



SKRIPSI

**PERLINDUNGAN HUKUM BAGI KORBAN KECELAKAAN LALU
LINTAS AKIBAT JALAN RUSAK MENURUT UU NO. 22 TAHUN 2009
TENTANG LALU LINTAS DAN ANGKUTAN JALAN**

***LEGAL STUDY OF ROAD USERS WHO HAVE TRAFFIC ACCIDENTS
DUE TO DAMAGED ROADS IN TERMS OF LAW NO. 22 OF 2009 ON
TRAFFIC AND ROAD TRANSPORTATION***

Oleh :

HANOCH ADI ANGGONO JOSHUA ISTIA

NIM. 160710101108

KEMENTERIAN PENDIDIKAN DAN KEBUDAYAAN RI

UNIVERSITAS JEMBER

FAKULTAS HUKUM

2021

SKRIPSI

**PERLINDUNGAN HUKUM BAGI KORBAN KECELAKAAN LALU
LINTAS AKIBAT JALAN RUSAK MENURUT UU NO. 22 TAHUN 2009
TENTANG LALU LINTAS DAN ANGKUTAN JALAN**

***LEGAL STUDY OF ROAD USERS WHO HAVE TRAFFIC ACCIDENTS
DUE TO DAMAGED ROADS IN TERMS OF LAW NO. 22 OF 2009 ON
TRAFFIC AND ROAD TRANSPORTATION***

Oleh :

HANOCH ADI ANGGONO JOSHUA ISTIA

NIM. 160710101108

KEMENTERIAN PENDIDIKAN DAN KEBUDAYAAN RI

UNIVERSITAS JEMBER

FAKULTAS HUKUM

2021

MOTTO

“Keadilan, kebenaran, dan kebebasan, itulah pangkal dari kebahagiaan”

(Plato)¹



¹ Muhamad Kris Mulyanto, Membebaskan Pendidikan I, situs web:
<https://gagasan.id/membeaskan-pendidikan-i/> diakses pada 31 Oktober 2020 pukul 19.51 WIB

PERSEMBAHAN

Skripsi ini penulis persembahkan kepada semua pihak yang telah membantu dalam proses pengerjaan tugas akhir ini, yaitu kepada :

1. Papa dan Mama terkasih (Istia Andarias, S.H., M.H. dan Retno Budiningtyas, S.Pd.), untuk doa dan dukungan serta teladan yang diberikan senantiasa memotivasi penulis untuk segera menyelesaikan penulisan skripsi ini. Kakak terbaik (Justicia Mayrendika Grace Istia, S.H, M.H.) dan juga seluruh keluarga besar penulis yang selalu memberi dukungan dalam doa bagi penulis dalam penyelesaian studi;
2. Seluruh Guru dan Dosen sejak Sekolah Dasar sampai Perguruan Tinggi yang tidak dapat penulis sebutkan satu persatu, yang telah memberikan dan mengajarkan ilmu-ilmunya yang sangat bermanfaat dan berguna serta membimbing dengan penuh keikhlasan serta kesabaran;
3. Almamater Fakultas Hukum Universitas Jember yang saya banggakan, dan saya cintai.

**PERLINDUNGAN HUKUM BAGI KORBAN KECELAKAAN LALU
LINTAS AKIBAT JALAN RUSAK MENURUT UU NO. 22 TAHUN 2009
TENTANG LALU LINTAS DAN ANGKUTAN JALAN**

***LEGAL STUDY OF ROAD USERS WHO HAVE TRAFFIC ACCIDENTS
DUE TO DAMAGED ROADS IN TERMS OF LAW NO. 22 OF 2009 ON
TRAFFIC AND ROAD TRANSPORTATION***

SKRIPSI

Diajukan Sebagai Salah Satu Syarat Memperoleh Gelar Sarjana Hukum pada
Program Studi Ilmu Hukum Fakultas Hukum Universitas Jember

Oleh :

HANOCH ADI ANGGONO JOSHUA ISTIA

NIM. 160710101108

KEMENTERIAN PENDIDIKAN DAN KEBUDAYAAN RI

UNIVERSITAS JEMBER

FAKULTAS HUKUM

2021

PERSETUJUAN

SKRIPSI INI TELAH DISETUJUI

TANGGAL,

Oleh:

Dosen Pembimbing Utama,

Dr. Fanny Tanuwijaya, S.H., M.Hum.

NIP. 196506031990022001

Dosen Pembimbing Anggota,

Sapti Prihatmini, S.H., M.H.

NIP. 197004281998022001

PENGESAHAN

**PERLINDUNGAN HUKUM BAGI KORBAN KECELAKAAN LALU
LINTAS AKIBAT JALAN RUSAK MENURUT UU NO. 22 TAHUN 2009
TENTANG LALU LINTAS DAN ANGKUTAN JALAN**

Oleh :

HANOCH ADI ANGGONO JOSHUA ISTIA

NIM : 160710101108

Dosen Pembimbing Utama,

Dosen Pembimbing Anggota,

Dr. Fanny Tanuwijaya, S.H., M.Hum.

Sapti Prihatmini, S.H., M.H.

NIP. 196506031990022001

NIP. 197004281998022001

Mengesahkan :

Kementerian Pendidikan dan Kebudayaan RI

Universitas Jember

Fakultas Hukum

Dekan,

Dr. Bayu Dwi Anggono, S.H., M.H.

NIP. 198206232005011002

PENETAPAN PANITIA PENGUJI

Dipertahankan di hadapan Panitia Penguji pada :

Hari :

Tanggal :

Bulan :

Tahun :

Diterima oleh Panitia Penguji Fakultas Hukum Universitas Jember

Panitia Penguji :

Ketua Dosen Penguji

Sekretaris Dosen Penguji

Dodik Prihatin AN, S.H., M.Hum.

Laili Furqoni, S.H., M.H.

NIP. 197408302008121001

NIP. 197012032002122005

Panitia Anggota Penguji :

Dr. Fanny Tanuwijaya, S.H., M.Hum

NIP. 196506031990022001

.....

Sapti Prihatmini, S.H., M.H.

NIP. 197004281998022001

.....

PERNYATAAN

Yang bertanda tangan di bawah ini :

NAMA : HANOCH ADI ANGGONO JOSHUA ISTIA

NIM : 160710101108

Menyatakan dengan sesungguhnya bahwa karya tulis ilmiah yang berjudul : **“PERLINDUNGAN HUKUM BAGI KORBAN KECELAKAAN LALU LINTAS AKIBAT JALAN RUSAK MENURUT UU NO. 22 TAHUN 2009 TENTANG LALU LINTAS DAN ANGKUTAN JALAN”** adalah benar-benar hasil karya sendiri, kecuali jika disebutkan sumbernya dan bukan merupakan karya jiplakan. Saya bertanggungjawab atas keabsahan dan kebenaran isinya sesuai dengan sikap ilmiah yang harus dijunjung tinggi.

Demikian surat pernyataan ini saya buat dengan sebenar-benarnya tanpa adanya tekanan maupun paksaan dari pihak manapun serta bersedia mendapat sanksi akademik apabila pada kemudian hari, pernyataan ini tidak benar.

Jember, 15 Januari 2021

Yang menyatakan,

HANOCH ADI ANGGONO JOSHUA ISTIA

NIM : 160710101108

UCAPAN TERIMAKASIH

Puji syukur saya panjatkan kehadiran Tuhan Yang Maha Esa atas limpahan segala rahmat dan karunia-Nya, sehingga kami dapat menyelesaikan skripsi dengan judul : **“PERLINDUNGAN HUKUM BAGI KORBAN KECELKAAN LALU LINTAS AKIBAT JALAN RUSAK MENURUT UU NO. 22 TAHUN 2009 TENTANG LALU LINTAS DAN ANGKUTAN JALAN”** sebagai salah satu syarat untuk memperoleh gelar Sarjana Hukum Universitas Jember.

Penulis pada kesempatan ini tak lupa mengucapkan rasa hormat dan terima kasih yang sebesar-besarnya kepada pihak-pihak yang telah membantu dalam penulisan skripsi ini. Kemudian penulis sampaikan terimakasih kepada :

1. Dr. Bayu Dwi Anggono, S.H., M.H., selaku Dekan Fakultas Hukum Universitas Jember, Dr. Dyah Octorina, S.H., M.Hum., selaku Wakil Dekan I Fakultas Hukum Universitas Jember, Echwan Iriyanto, S.H., M.H., selaku Wakil Dekan II Fakultas Hukum Universitas Jember, dan Aries Harianto, S.H., M.H., selaku Wakil Dekan III Fakultas Hukum Universitas Jember;
2. Dr. Fanny Tanuwijaya, S.H., M.Hum., selaku Dosen Pembimbing Utama yang telah berbaik hati karena tidak segan-segan bersedia menerima keluhan-keluhan saya dalam proses pengerjaan skripsi serta dengan penuh kesabaran, tulus, dan ikhlas memberikan arahan, nasihat, menghibur serta membimbing selama penulisan skripsi ini di tengah-tengah kesibukan beliau;
3. Sapti Prihatmini, S.H, M.H., selaku Dosen Pembimbing Anggota yang telah banyak memberikan ilmu, masukan dan arahan serta bimbing dengan sabar, tulus dan ikhlas kepada penulis di tengah kesibukan yang padat;
4. Dodik Prihatin AN, S.H., M.Hum., selaku Ketua Penguji dalam ujian skripsi ini, dosen yang sangat baik memberikan gagasan-gagasan saran yang berguna untuk mengarahkan penulis dalam menyelesaikan penulisan skripsi ini;

5. Laili Furqoni, S.H., M.H., selaku Sekretaris Penguji dalam ujian skripsi ini yang telah bersedia meluangkan waktu untuk menguji dan memberikan masukan untuk terselesaikannya penulisan skripsi ini;
6. Rizal Nugroho, S.H., M.Hum., selaku Dosen Pembimbing Akademik yang telah memberikan pengarahannya serta bimbingan akademik;
7. Segenap dosen, staf dan karyawan Fakultas Hukum Universitas Jember;
8. Teruntuk sosok termanis, Nova Wulandari S.H., yang tak henti memberi kehangatan, kesabaran, perhatian, dan waktu yang tercurah tanpa batas membuat penulis semakin termotivasi untuk menjadi yang terbaik serta dalam penyelesaian penulisan skripsi ini;
9. Saudara-saudara saya di UKMF Kesenian Jantung Teater yang telah memberikan proses dan pengalaman sehingga membentuk serta menjadikan penulis menjadi seperti ini, terimakasih atas tawa, keceriaan, pembelajaran yang dibagi selama penulis menjalani masa studi;
10. Sahabat-sahabat saya M. Rizki Ramadani dan Toriq Husein, terimakasih telah menjadi orang yang masih bertahan mengisi 4 tahun saya selama di Jember, penyemangat selama perkuliahan. Semoga kita dipertemukan lagi di kesuksesan masing-masing;

Demikian skripsi ini yang penulis sadari masih banyak kekurangan dan kelemahan. Oleh karena itu perlu kritik dan saran yang membangun dari pembaca. Penulis mengharapkan semoga skripsi ini dapat menambah referensi dan bermanfaat bagi pembaca.

Jember, 15 Januari 2021

Penulis,

HANOCH ADI ANGGONO JOSHUA ISTIA

NIM : 160710101108

RINGKASAN

Jalan merupakan salah satu faktor utama dalam pertumbuhan perekonomian nasional. Pembangunan ekonomi daerah melalui penyediaan infrastruktur jalan merupakan faktor penting dalam upaya meningkatkan perekonomian nasional hingga ke daerah. Pesatnya pembangunan infrastruktur transportasi dalam bentuk jalan merupakan bukti nyata tingginya komitmen pemerintah dalam meningkatkan kegiatan ekonomi masyarakat. Seiring pesatnya berkembangnya jalan maka bertambah pesat pula jumlah masyarakat yang melakukan mobilisasi menggunakan jalan untuk kegiatan perekonomian. Jalan yang sering digunakan berlalu lintas tak lepas dari beberapa kerusakan yang disebabkan dari beberapa faktor. Sehingga potensi terjadinya permasalahan dalam berlalu lintas semakin besar, seperti kecelakaan lalu lintas yang diakibatkan oleh jalan rusak. Jalan rusak merupakan tanggung jawab dari pihak penyelenggara jalan (pemerintah). Dari kecelakaan tersebut timbullah tersangka yang bertanggung jawab atas terjadinya kecelakaan dan korban dari kecelakaan tersebut. Tersangka yang memiliki kewajiban untuk memenuhi hak dari korban. Berdasarkan persoalan di atas, permasalahan yang dibahas dalam skripsi ini ada 2 (dua) yaitu yang pertama mengenai bagaimana perlindungan hukum bagi korban kecelakaan lalu lintas akibat jalan rusak, dan yang kedua mengenai pertanggungjawaban pidana oleh penyelenggara jalan.

Dalam berlalu lintas segala sesuatunya telah diatur dalam Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (UULLAJ). Pasal 240 UULLAJ mengatur tentang hak korban kecelakaan lalu lintas yang mana berisikan hak untuk mendapatkan pertolongan serta perawatan dari pihak yang bertanggung jawab atas terjadinya kecelakaan lalu lintas, ganti kerugian dari pihak yang bertanggung jawab atas terjadinya kecelakaan lalu lintas, dan mendapatkan santunan dari perusahaan asuransi. Pasal 273 UULLAJ mengatur tentang ketentuan pidana dari penyelenggara jalan yang tidak melakukan kewajibannya untuk memperbaiki jalan sebelum terjadi sebuah kecelakaan lalu lintas atau memberi tanda / rambu untuk mencegah terjadinya kecelakaan lalu lintas. Tujuan dari penulisan skripsi ini adalah untuk mengetahui perlindungan hukum bagi korban kecelakaan lalu lintas akibat jalan rusak dan untuk mengetahui pertanggungjawaban penyelenggara jalan akibat kerusakan jalan yang menyebabkan kecelakaan lalu lintas. Metode yang digunakan untuk penulisan skripsi ini adalah metode penelitian yuridis normatif. Pendekatan yang digunakan ada 2 (dua) pendekatan yaitu pendekatan perundang-undangan (*statute approach*) dengan melihat ketentuan dalam Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, dan pendekatan konseptual (*conseptual approach*) dengan melihat dari beberapa literatur atau buku-buku hukum.

Kesimpulan dari penulisan skripsi ini yang pertama adalah perlindungan hukum bagi korban kecelakaan lalu lintas akibat jalan rusak dapat ditempuh melalui jalur litigasi dan jalur non litigasi. Jalur litigasi melalui putusan pengadilan dan jalur non litigasi melalui kesepakatan kedua belah pihak. Pihak yang bertanggung jawab dari kecelakaan lalu lintas adalah penyelenggara jalan, karena penyelenggara jalan memiliki kewajiban sesuai dengan UULLAJ untuk segera memperbaiki jalan rusak sebelum terjadi kecelakaan lalu lintas dan apabila terjadi kecelakaan lalu lintas akibat jalan rusak maka penyelenggara jalan dapat dipidana sesuai dengan ketentuan pidana yang telah tertuang dalam UULLAJ.

Kesimpulan yang kedua dari pertanggungjawaban penyelenggara jalan akibat kerusakan jalan yang menyebabkan kecelakaan lalu lintas adalah penyelenggara jalan termasuk dalam subjek hukum maka sebagaimana subjek hukum memiliki kewajiban serta hak yang tertuang dalam UULLAJ, apabila kewajiban tidak dilakukan maka akan mendapatkan sanksi sesuai ketentuan pidana dalam UULLAJ. Penyelenggara jalan terbagi sesuai status jalan, mulai dari status jalan nasional hingga status jalan desa. Tanggung jawab yang melekat pada penyelenggara jalan merupakan pertanggungjawaban *liability*, yang mana seseorang bertanggung jawab secara hukum atas perbuatan tertentu yang berlawanan dengan hukum. Dengan demikian penyelenggara jalan jika terbukti lalai dalam menjalankan kewajibannya maka penyelenggara jalan mendapatkan sanksi pidana sesuai dengan ketentuan pidana UULLAJ.

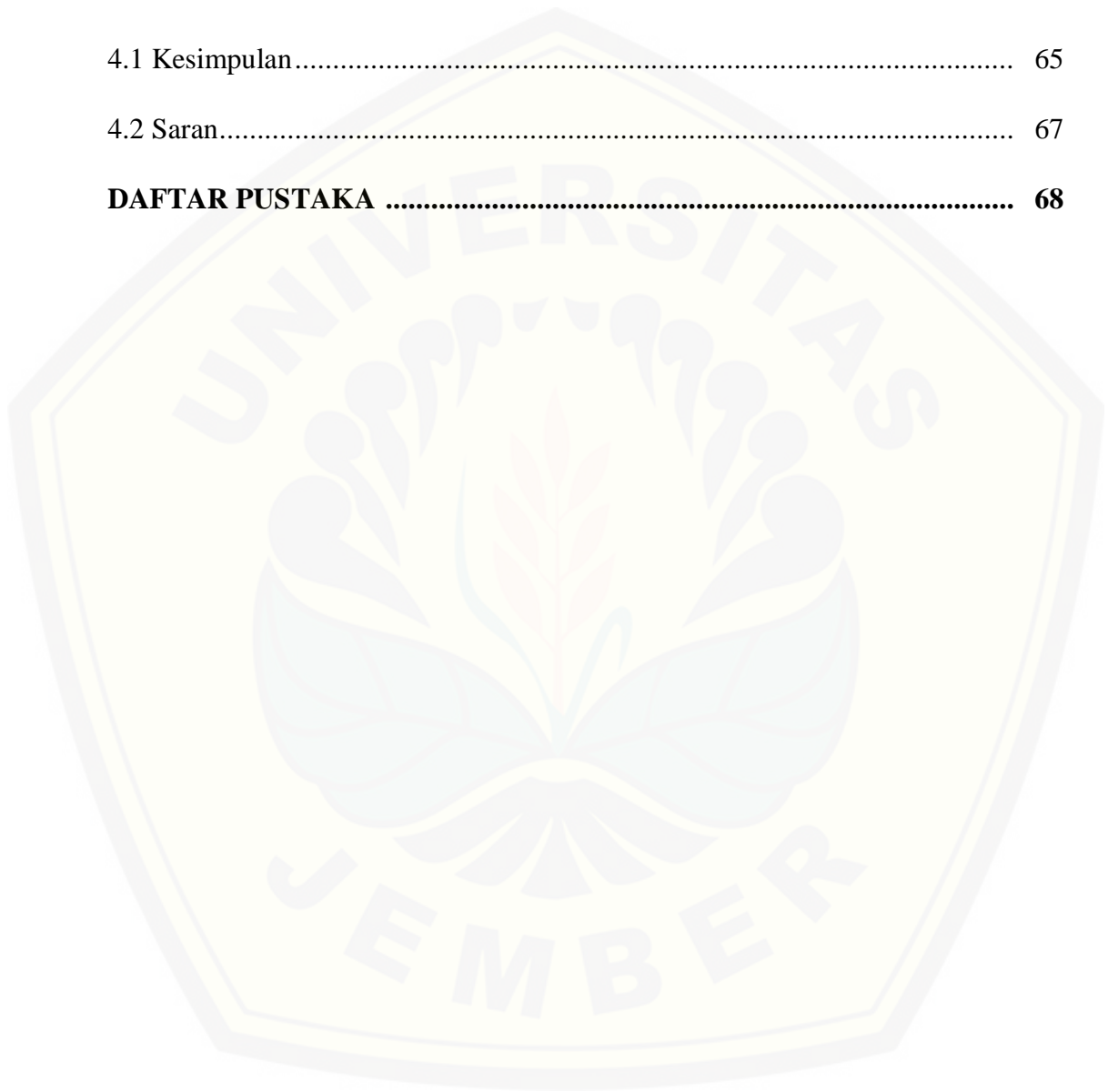
Beberapa saran dari penulisan skripsi ini yaitu kepada DPR supaya pengaturan tentang pertanggungjawaban pidana penyelenggara jalan harus tetap dipertahankan secara *primum remedium* (upaya yang utama), juga pemberian sanksi administrasi juga diperlukan supaya perbuatan penyelenggara jalan yang tidak segera memperbaiki jalan rusak benar-benar membahayakan keselamatan serta merugikan kepentingan umum. Diperlukan revisi terhadap pasal 273 UULLAJ karena pasal tersebut merupakan delik materiil sehingga penyelenggara jalan hanya dapat mempertanggungjawabkan apabila terdapat korban kecelakaan lalu lintas akibat jalan rusak, seharusnya pasal ini merupakan delik formil supaya pasal tersebut dapat digunakan sebagai rambu-rambu bagi penyelenggara jalan. Melakukan sosialisasi terhadap pasal 24 dan pasal 273 UULLAJ supaya setiap penyelenggara jalan lebih berhati-hati dalam menjalankan tugasnya sebagai penyelenggara jalan. Teruntuk setiap aparat penegak hukum supaya pasal 273 UULLAJ benar-benar dilaksanakan, agar kepastian hukum dalam berlalu lintas dapat tercipta sehingga rasa keadilan terjamin.

DAFTAR ISI

HALAMAN SAMPUL DEPAN.....	i
HALAMAN SAMPUL DALAM	ii
HALAMAN MOTTO	iii
HALAMAN PERSEMBAHAN.....	iv
HALAMAN PERSYARATAN GELAR	v
HALAMAN PERSETUJUAN	vi
HALAMAN PENGESAHAN	vii
HALAMAN PENETAPAN PENGUJI	viii
HALAMAN PERNYATAAN	ix
HALAMAN UCAPAN TERIMAKASIH	x
HALAMAN RINGKASAN	xii
DAFTAR ISI	xiv
BAB I PENDAHULUAN	1
1.1 Latar Belakang	1
1.2 Rumusan Masalah	10
1.3 Tujuan Penelitian	10
1.4 Metode Penelitian	10
1.4.1 Tipe Penelitian	11
1.4.2 Pendekatan Masalah.....	11
1.5 Sumber Bahan Hukum	12

1.5.1 Bahan Hukum Primer	12
1.5.2 Bahan Hukum Sekunder	13
1.6 Analisis Bahan Hukum.....	13
BAB II TINJAUAN PUSTAKA	15
2.1 Perlindungan Hukum dan Korban Kecelakaan Lalu Lintas	15
2.1.1 Pengertian Perlindungan Hukum	15
2.1.2 Pengertian Korban Kecelakaan Lalu Lintas	16
2.1.3 Hak-hak Korban Kecelakaan Lalu Lintas	17
2.2 Lalu Lintas	19
2.2.1 Pengertian Lalu Lintas dan Komponen Lalu Lintas	19
2.2.2 Pengertian Kecelakaan Lalu Lintas	21
2.2.3 Penggolongan Kecelakaan Lalu Lintas	22
2.3 Jalan	23
2.3.1 Pengertian Jalan dan Jalan Rusak	23
2.3.2 Kelas-kelas Jalan	24
2.4 Penyelenggara Jalan	27
2.4.1 Pengertian Penyelenggara Jalan	27
2.4.2 Pertanggungjawaban Penyelenggara Jalan	28
BAB III PEMBAHASAN.....	31
3.1 Perlindungan Hukum Bagi Korban Kecelakaan Lalu Lintas Akibat Jalan Rusak Menurut Pasal 240 Huruf b UU No. 22 Tahun 2009	31

3.2 Pertanggungjawaban Penyelenggara Jalan Akibat Kerusakan Jalan yang Menyebabkan Kecelakaan Lalu Lintas Berdasarkan Pasal 273 UU No. 22 Tahun 2009	53
BAB IV PENUTUP	65
4.1 Kesimpulan.....	65
4.2 Saran.....	67
DAFTAR PUSTAKA	68



BAB I

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Menurut Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (selanjutnya disebut UULLAJ), definisi Jalan adalah seluruh bagian jalan, termasuk bangunan pelengkap dan perlengkapannya yang diperuntukkan bagi Lalu Lintas umum, yang berada pada permukaan tanah, di atas permukaan tanah, di bawah permukaan tanah dan/atau air, serta di atas permukaan air, kecuali jalan rel dan jalan kabel.² Jalan memiliki peranan penting yang dipergunakan untuk sebesar-besarnya kemakmuran rakyat. Dengan demikian, Jalan merupakan suatu kesatuan sistem jaringan jalan yang mengikat dan menghubungkan pusat-pusat pertumbuhan dengan wilayah yang berada dalam pengaruh pelayanannya dalam satu hubungan hierarki.³

Akhir-akhir ini sering terlihat banyak kendaraan yang berlalu-lalang di jalan raya. Bertambahnya jumlah kendaraan, khususnya kendaraan bermotor tiap tahunnya, tidak diimbangi dengan perkembangan sarana dan prasarana pembangunan jalan atau fasilitas untuk mendukung perkembangan masyarakat. Padahal pembangunan infrastruktur transportasi dalam bentuk jalan merupakan bukti nyata tingginya komitmen pemerintah dalam meningkatkan kegiatan ekonomi masyarakat. Di samping dapat memperlancar arus barang dan jasa dalam perekonomian, ketersediaan infrastruktur jalan juga diharapkan dapat meningkatkan mobilitas penduduk dalam melaksanakan kegiatan ekonomi. Pembangunan ekonomi daerah melalui penyediaan infrastruktur jalan merupakan faktor penting dalam upaya meningkatkan perekonomian daerah. Pengembangan di sektor transportasi ini ditujukan untuk mendukung pengembangan wilayah provinsi dan kabupaten atau kota yang nantinya diharapkan mendorong pemangkasan kemiskinan.

² Undang-undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

³ Soekanto Soerjono, 1990, *Polisi dan Lalu Lintas*, (Bandung: CV. Mandar Maju, 1990), hlm 1.

Berdasarkan hasil Survei Penduduk Antar Sensus (SUPAS) jumlah penduduk Indonesia pada 2019 sebanyak 267 juta, sedangkan untuk tahun ini diproyeksikan meningkat ke 269,6 juta jiwa.⁴ Kepadatan jalan raya yang tidak diimbangi dengan pengetahuan untuk berkendara dapat menimbulkan kecelakaan. Namun kecelakaan di jalan raya bukan hanya disebabkan oleh kurangnya pengetahuan dalam berkendara, tetapi juga dapat disebabkan karena kondisi jalan yang kurang baik. Kerusakan jalan ini antara lain retak-retak, jalan bergelombang, kerusakan berupa alur cekungan arah melebar dan memanjang jalan sekitar jarak roda kendaraan, genangan aspal di permukaan jalan, serta jalan berlubang.⁵

Kerusakan jalan tersebut tidak hanya berada pada bibir jalan atau pinggir jalan, melainkan kerusakan jalan yang sering dijumpai hampir dari bibir jalan hingga ada yang di tengah jalan. Kerusakan jalan seperti ini biasanya disebabkan oleh berbagai faktor misalnya, akibat roda kendaraan berat yang lalu lalang (berulang-ulang), kondisi muka air tanah yang tinggi, kesalahan pada waktu pengaspalan, meningkatnya jumlah penduduk, umur jalan yang sudah tua dan juga akibat kesalahan perencanaan perhitungan pada saat pembuatan jalan.⁶

Pembuatan jalan yang tidak memperhitungkan daya tahan akan tekanan air hujan dan tekanan beban yang melintasi jalan tersebut merupakan sumber utama terjadinya kerusakan jalan. Kerusakan jalan di banyak tempat akan menyebabkan semakin tingginya angka kecelakaan, terutama pada pengguna sepeda motor. Buruknya konstruksi jalan menjadi salah satu penyebab terjadinya kerusakan parah pada ruas-ruas jalan. Kondisi jalan yang rusak tentu membuat pengguna jalan menjadi tidak nyaman. Bahkan kerusakan jalan bisa menimbulkan kecelakaan dan kemacetan yang parah.

⁴ Eko Wahyudi, *BPS Proyeksi Jumlah Penduduk Indonesia 319 Juta Jiwa pada 2045*, situs web: <https://bisnis.tempo.co/read/1307583/bps-proyeksi-jumlah-penduduk-indonesia-319-juta-jiwa-pada-2045>, diakses pada 8 April 2020 pukul 18.06 WIB

⁵ I Wayan Eka Artajaya, Skripsi: "*Perlindungan Hukum Bagi Pengguna Jalan yang Mengalami Kecelakaan Lalu Lintas Diakibatkan Oleh Jalan yang Rusak*" (Yogyakarta: UAJY, 2014), hlm 2. situs web: <http://e-journal.uajy.ac.id/6014/2/HK110032.pdf>, diakses pada 10 Juli 2020 pukul 16.25 WIB

⁶ *Ibid* hlm 2.

Keadaan semakin memburuk saat musim penghujan tiba. Konstruksi yang baik dan tepat menjadi solusi untuk mencegah dan mengatasi kerusakan jalan. Berikut ini 3 pilihan konstruksi untuk jalan yang benar:

1. Konstruksi Jalan Paving Block.

Konstruksi jalan dengan memakai paving block hanya direkomendasikan untuk jalan-jalan di daerah pemukiman saja. Misalnya saja di area perumahan dan jalan-jalan taman. Jalan seperti ini tidak disarankan untuk digunakan sebagai jalan utama. Sebab jalan paving block tidak memiliki kekuatan yang cukup untuk menahan beban kendaraan-kendaraan berat. Paving block pada umumnya dibuat dari campuran semen dan pasir yang bisa ditambahkan dengan material lainnya.

2. Konstruksi Jalan Aspal.

Konstruksi jalan yang satu ini sangat mudah ditemukan di Indonesia. Ada begitu banyak jalan yang menggunakan konstruksi ini. Konstruksi jalan aspal adalah konstruksi jalan yang memakai aspal panas sebagai bahan pengikat. Jalan aspal menjadi pilihan karena permukaan jalan lebih halus dan tidak bergelombang sehingga memberi kenyamanan bagi para penggunanya. Warna jalan yang gelap turut menyumbangkan rasa nyaman para pemakai jalan. Perawatan jalan aspal juga terbilang mudah. Jika terdapat lubang, maka cukup dilakukan penggalian dan penambalan pada area yang rusak tersebut. Tetapi jalan aspal ini bukanlah konstruksi jalan yang sempurna. Konstruksi ini memiliki kelemahan yakni tidak tahan terhadap genangan air. Karena itu pembangunan jalan aspal harus disertai pula dengan sistem pembuangan aliran air (*drainase*) yang baik. Jika tidak, genangan-genangan air akan memicu terjadinya lubang-lubang di jalan aspal. Selain itu jika struktur tanah tidak bagus, maka harus dilakukan perbaikan dan pemadatan struktur tanah terlebih dahulu sehingga tanah siap digunakan untuk konstruksi jalan beraspal. Dengan menyiapkan sistem *drainase* dan struktur tanah yang baik, maka akan diperoleh jalan aspal yang kuat dan tahan lama.

3. Konstruksi Jalan Beton.

Konstruksi jalan beton menjadi pilihan yang tepat untuk konstruksi jalan-jalan utama, terutama pada jalan-jalan yang sering dilalui kendaraan-kendaraan berat. Jalan dengan konstruksi beton ini umumnya memiliki ketebalan minimal 20 cm. Konstruksi jalan ini mempunyai sejumlah keunggulan yakni tahan terhadap genangan air hingga banjir, cocok digunakan pada struktur tanah dasar yang buruk, dan biaya perawatannya lebih ekonomis jika dibandingkan dengan konstruksi jalan aspal. Pada proses pembuatannya diperlukan perhitungan yang tepat mengenai kapasitas berat kendaraan yang akan melalui jalan beton. Jika kendaraan yang lalu lalang pada jalan beton merupakan kendaraan dengan bobot besar, maka biaya pembuatan konstruksi pun menjadi lebih mahal. Hal ini dikarenakan konstruksi yang harus dibuat menyesuaikan dengan beban kendaraan. Selain itu, konstruksi jalan beton harus dibuat dengan memperhatikan kehalusan permukaan jalan dan gelombang jalan. Kehalusan dan gelombang pada jalan beton sangat dipengaruhi oleh keberhasilan proses pengecoran. Pengecoran beton ini pula yang membuat jalan beton berkesan gersang dan keras jika dibandingkan dengan jalan aspal. Proses pembuatan jalan beton ini juga melibatkan banyak alat berat, seperti *bulldozer* untuk mempercepat proses perataan permukaan tanah dan mesin *roller* untuk memadatkan tanah. Setelah lahan untuk jalan beton siap, barulah dilanjutkan dengan pemasangan *bekisting* dan pemasangan tulangan besi. Jika pemasangan *bekisting* dan tulangan besi sudah benar-benar sempurna, maka proses konstruksi jalan diteruskan dengan pengecoran beton. Saat cor beton masih hampir kering, dilakukan perataan permukaan jalan beton. Sampai pada tahapan ini jalan beton masih belum siap untuk digunakan. Direkomendasikan jalan beton sebaiknya dibiarkan selama paling tidak 28 hari sesudah pengecoran. Setelah waktu tersebut, barulah jalan beton siap untuk digunakan.⁷

⁷Strong Indonesia, *Salah Pilih Konstruksi Jalan, Picu Kerusakan Parah*, situs web: <https://strong-indonesia.com/artikel/konstruksi-jalan/> diakses pada 11 April 2020 pukul 18.23 WIB

Dalam kenyataannya kerusakan jalan yang ada, bukan hanya karena kesalahan konstruksi tetapi juga kurang mendapat perhatian yang serius dari pemerintah. Hal tersebut terbukti dengan dibiarkannya kerusakan ini selama berbulan-bulan bahkan sampai bertahun-tahun lamanya. Kerusakan jalan ini seperti kerusakan jalan pada umumnya, yaitu jalan yang retak-retak hingga jalan berlubang. Pada tahun 2017, sedikitnya ada 158 Jalan Provinsi di Jawa Timur mengalami kerusakan, sedangkan pada tahun 2020 pemerintah masih belum bisa mengentaskan persoalan jalan rusak. Menurut Soni Rustanto selaku Kepala Seksi Lalu Lintas dan Angkutan Dishub Jatim, sejak tiga tahun terakhir pihaknya tidak bisa berbuat banyak ketika banyak truk yang muatannya *overload* sehingga membuat jalan menjadi rusak. Menurut Soni, dari 20 jembatan timbang yang ada hanya 10 yang boleh operasional, Meski demikian dalam sehari dibatasi 80 hingga 100 kendaraan saja. Jadi masih banyak truk melebihi muatan yang bebas berkeliaran di jalan.⁸

Kerusakan jalan seperti ini bisa mengancam keselamatan para pengendara sepeda motor, mulai dari kecelakaan ringan hingga merenggut nyawa para pengguna jalan. Kecelakaan lalu lintas, baik karena faktor kendaraan maupun faktor kondisi jalan sering kali menimbulkan korban. Oleh karena itu mereka yang menjadi korban, terutama korban kecelakaan yang disebabkan faktor kondisi jalan harus mendapatkan perlindungan hukum.

Kecelakaan Lalu Lintas menurut UULLAJ Pasal 1 butir 24 adalah “suatu peristiwa di jalan yang tidak diduga dan tidak disengaja melibatkan Kendaraan dengan atau tanpa Pengguna Jalan lain yang mengakibatkan korban manusia dan/atau kerugian harta benda”. Dalam kecelakaan lalu lintas yang sering terjadi sering kali korban tidak mendapatkan perlindungan hukum sebagaimana yang seharusnya didapatkan oleh korban kecelakaan lalu lintas.

Dalam Pasal 241 UULLAJ disebutkan bahwa “setiap korban Kecelakaan Lalu Lintas berhak memperoleh pengutamakan pertolongan pertama dan perawatan

⁸Wijayanto, *Banyak Jalan Berlubang, Kemantapan Jalan di Jatim Belum Optimal*, situs web: <https://radarsurabaya.jawapos.com/read/2020/03/02/181788/banyak-jalan-berlubang-kemantapan-jalan-di-jatim-belum-optimal> diakses pada 11 April 2020 pukul 18.41 WIB

pada rumah sakit terdekat sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan”. Perlindungan hukum terhadap korban kecelakaan lalu lintas adalah korban harus mendapatkan haknya. Fakta yang sering terjadi di lapangan, menunjukkan bahwa korban kecelakaan lalu lintas tidak mendapatkan perlindungan hak yang memadai. Korban kecelakaan lalu lintas baik yang meninggal dunia maupun yang mengalami luka berat atau ringan tidak langsung diberikan informasi mengenai hak mereka. Padahal korban kecelakaan lalu lintas berhak mendapatkan ganti rugi dari pihak yang bertanggung jawab atas terjadinya kecelakaan lalu lintas.⁹ Korban kecelakaan akibat jalan rusak dapat menuntut ganti rugi kepada pejabat penyelenggara jalan. Korban kecelakaan, baik luka maupun ahli waris korban meninggal dunia, bisa mengajukan gugatan tersebut. Ganti rugi bagi korban mencapai Rp12 juta hingga maksimal Rp. 120 juta.

Kondisi jalan rusak dapat membahayakan pengguna jalan, karena kecelakaan yang terjadi di jalan raya tidak hanya akibat keteledoran pengguna jalan itu sendiri, akan tetapi juga bisa disebabkan akibat jalan rusak, maka sesuai amanat UULLAJ, penyelenggara jalan wajib segera dan patut untuk memperbaiki jalan rusak yang dapat mengakibatkan kecelakaan lalu lintas, dan apabila belum dapat dilakukan perbaikan jalan yang rusak penyelenggara jalan wajib memberi tanda atau rambu pada jalan yang rusak untuk mencegah terjadinya kecelakaan lalu lintas. Pihak penyelenggara jalan memiliki peran penting dalam mempertanggungjawabkan kecelakaan yang diakibatkan oleh jalan rusak. Jika penyelenggara jalan tidak segera memperbaiki jalan rusak, ia dapat dikenakan sanksi pidana sesuai pasal 273 UULLAJ.

Kecelakaan lalu lintas adalah suatu peristiwa di jalan yang tidak diduga dan tidak disengaja melibatkan kendaraan dengan atau tanpa pengguna jalan lain yang mengakibatkan korban manusia dan/atau kerugian harta benda. Sayangnya banyak masyarakat yang belum paham jika ada yang mengalami kecelakaan di jalan akibat jalan rusak, ia dapat menuntut dan meminta pertanggungjawaban pada

⁹M. Karjadi, *Dana Pertanggungjawaban Wajib Kecelakaan Penumpang dan Kecelakaan Lalu Lintas (Kewajiban dan Wewenang Polisionil)*, (Bogor: Politeia 1975), hlm. 78.

penyelenggara jalan. Perlindungan hukum terhadap korban yang mengalami kecelakaan telah dijamin dalam pasal 240 UULLAJ yang berbunyi:

Korban Kecelakaan Lalu Lintas berhak mendapatkan:

- a. pertolongan dan perawatan dari pihak yang bertanggung jawab atas terjadinya Kecelakaan Lalu Lintas dan/atau Pemerintah;
- b. ganti kerugian dari pihak yang bertanggung jawab atas terjadinya Kecelakaan Lalu Lintas, dan
- c. santunan Kecelakaan Lalu Lintas dari perusahaan asuransi.¹⁰

Menurut Undang-Undang Nomor 38 Tahun 2004 tentang Jalan, penyelenggaraan jalan adalah kegiatan yang meliputi pengaturan, pembinaan, pembangunan, dan pengawasan jalan. Sedangkan untuk penyelenggara jalan adalah pihak yang melakukan pengaturan, pembinaan, pembangunan, dan pengawasan jalan sesuai dengan kewenangannya. Wewenang pemerintah provinsi dalam penyelenggaraan jalan adalah melakukan penyelenggaraan jalan provinsi yang meliputi pengaturan, pembinaan, pembangunan, dan pengawasan jalan provinsi. Namun, jika belum dapat melaksanakan sebagian wewenangnya, pemerintah provinsi dapat menyerahkan wewenang tersebut kepada pemerintah pusat. Selanjutnya, wewenang pemerintah kabupaten dalam penyelenggaraan jalan meliputi penyelenggaraan jalan kabupaten dan jalan desa. Sedangkan wewenang pemerintah kota dalam penyelenggaraan jalan meliputi penyelenggaraan jalan kota. Wewenang penyelenggaraan jalan kabupaten, jalan kota, dan jalan desa meliputi pengaturan, pembinaan, pembangunan, dan pengawasan. Jika pemerintah kabupaten/kota belum dapat melaksanakan wewenang dapat menyerahkan wewenang tersebut kepada pemerintah provinsi.¹¹

Sejumlah aturan dan sanksi dapat mengancam para penyelenggara jalan. Misalnya saja, dalam pasal 273 ayat (1) UULLAJ yang menyatakan bahwa setiap penyelenggara jalan yang tidak dengan segera dan patut memperbaiki jalan rusak

¹⁰ UULLAJ

¹¹ Undang-Undang Nomor 38 Tahun 2004 tentang Jalan.

yang mengakibatkan kecelakaan lalu lintas sebagaimana dimaksud dalam pasal 24 ayat (1) sehingga menimbulkan korban luka ringan dan/atau kerusakan kendaraan dan/atau barang dipidana dengan penjara maksimal 6 bulan atau denda maksimal Rp 12 juta. Lalu, pada pasal yang sama ayat (2) dikatakan dalam hal perbuatan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) mengakibatkan luka berat, pelaku dipidana dengan pidana penjara maksimal 1 tahun atau denda maksimal Rp 24 juta. Sedangkan pada ayat (3) nya disebutkan bahwa dalam hal perbuatan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) mengakibatkan orang lain meninggal dunia, pelaku dipidana dengan pidana penjara maksimal 5 tahun atau denda maksimal Rp 120 juta. Sementara itu, bagi penyelenggara jalan yang tidak memberi tanda atau rambu pada jalan yang rusak dan belum diperbaiki sebagaimana dimaksud dalam pasal 24 ayat (2) dipidana dengan pidana penjara paling lama 6 bulan atau denda paling banyak Rp 1,5 juta. Artinya, para korban kecelakaan lalu lintas jalan bisa mengajukan tuntutan kepada pihak penyelenggara jalan.¹²

Tetapi pada kenyataannya, banyak masyarakat yang belum tahu jika mengalami kecelakaan karena jalan yang rusak, korban bisa mengajukan klaim ganti rugi ke pemerintah. Selama ini, klaim kecelakaan pada umumnya dialamatkan ke Jasa Raharja. Aturan pengajuan klaim kerugian karena jalan rusak tersebut diatur dalam UULLAJ. Sebagaimana Pasal 24 ayat (1) UULLAJ disebutkan, “penyelenggara jalan wajib segera dan patut untuk memperbaiki jalan rusak yang dapat mengakibatkan kecelakaan lalu lintas”. Ayat (2) pada pasal yang sama disebutkan, “dalam hal belum dapat dilakukan perbaikan jalan rusak sebagaimana dimaksud, penyelenggara wajib memberi tanda atau rambu pada jalan yang rusak untuk mencegah terjadinya kecelakaan lalu lintas”. Dalam hal ini pengemudi kendaraan bermotor yang celaka akibat jalan rusak tersebut bisa menuntut ganti rugi sebagaimana yang ada di pasal 273 UULLAJ. Pada pasal 273 ayat (1) berbunyi, “setiap penyelenggara jalan yang tidak dengan segera dan patut memperbaiki jalan rusak yang mengakibatkan kecelakaan lalu lintas sehingga menimbulkan korban luka ringan dan atau kerusakan kendaraan dan atau barang

¹² UULLAJ

dipidana dengan penjara paling lama enam bulan atau denda paling banyak Rp 12 juta”. Sesuai dengan pasal 273 tersebut, secara jelas dituliskan bahwa penyelenggara jalan wajib mempertanggungjawabkan akibat dari terjadinya kecelakaan lalu lintas yang disebabkan oleh kerusakan jalan.¹³ Dalam hal penyelenggara jalan, baik jalan nasional, provinsi maupun Kabupaten/Kota apabila melakukan perbuatan yang memenuhi unsur pasal 273 UULLAJ yaitu karena kelalaiannya tidak segera melakukan perbaikan jalan yang rusak, yang mengakibatkan terjadinya kecelakaan dapat dimintakan tanggung jawab pidana atas dasar kelalaiannya.¹⁴

Kondisi jalan-jalan utama di Jawa Timur (Jatim) memang sungguh memprihatinkan. Kerusakan parah memunculkan sindiran “*jeglongan sewu*”. Selain mengancam keselamatan pengguna jalan, fenomena tersebut mengganggu aktivitas ekonomi. Fenomena jalan rusak memang telah banyak terjadi di berbagai daerah. Dari uraian di atas, penulis tertarik untuk membahas tentang perlindungan hukum bagi korban kecelakaan akibat jalan rusak. Penulis kemudian mengambil judul **“PERLINDUNGAN HUKUM BAGI KORBAN KECELAKAAN LALU LINTAS AKIBAT JALAN RUSAK MENURUT UU NO. 22 TAHUN 2009 TENTANG LALU LINTAS DAN ANGKUTAN JALAN.”**

1.2 Rumusan Masalah

1. Bagaimana perlindungan hukum bagi korban kecelakaan lalu lintas akibat jalan rusak menurut pasal 240 huruf b UU no. 22 tahun 2009?
2. Bagaimana pertanggungjawaban penyelenggara jalan akibat kerusakan jalan yang menyebabkan kecelakaan lalu lintas berdasarkan pasal 273 UU no. 22 tahun 2009?

¹³Suyatna, “Pertanggungjawaban Pidana Penyelenggara Jalan Dalam Kecelakaan Lalu Lintas yang Mengakibatkan Orang Lain Meninggal Dunia”, (Fairness and Justice Jurnal Ilmiah Ilmu Hukum, 2013), Vol. 9, No. 1, hlm 65

¹⁴Widyawati Budiningsih dan Jefri Hardi, “Pertanggungjawaban pidana penyelenggara jalan terhadap korban akibat kerusakan jalan”, (Jurnal hukum, 2010), Vol. XIX, No. 19.

1.3 Tujuan Penelitian

Pada dasarnya penelitian ini dilakukan dengan tujuan untuk mencari dan menemukan jawaban atas permasalahan yang dikemukakan dalam rumusan masalah. Terkait dengan rumusan masalah yang dirumuskan di atas maka tujuan penulisan skripsi ini adalah:

1. Untuk mengetahui perlindungan hukum bagi korban kecelakaan lalu lintas akibat jalan rusak menurut pasal 240 UU no. 22 tahun 2009.
2. Untuk mengetahui pertanggungjawaban penyelenggara jalan akibat kerusakan jalan yang menyebabkan kecelakaan lalu lintas berdasarkan pasal 273 UU no. 22 tahun 2009.

1.4 Metode Penelitian

Metode penelitian merupakan faktor penting untuk penulisan yang bersifat ilmiah, metodologi merupakan cara kerja bagaimana menemukan atau memperoleh suatu kegiatan untuk memperoleh hasil yang konkret dan cara utama untuk mencapai tujuan. Penelitian hukum adalah suatu proses untuk menemukan aturan hukum, prinsip-prinsip hukum, maupun doktrin-doktrin hukum guna menjawab isu hukum yang dihadapi.¹⁵ Penggunaan metode di dalam melakukan suatu penulisan karya ilmiah dapat digunakan untuk menggali, mengolah dan merumuskan bahan-bahan hukum yang diperoleh sehingga mendapatkan kesimpulan yang sesuai dengan kebenaran ilmiah untuk menjawab isu yang dihadapi. Sehingga pada akhirnya dapat ditarik kesimpulan yang dapat dipertanggungjawabkan secara ilmiah. Oleh karena itu suatu metode digunakan agar dalam skripsi ini dapat mendekati suatu kesempurnaan yang bersifat sistematis dalam penulisan. Berikut metode penelitian yang dipergunakan dalam penyusunan skripsi ini.

1.4.1 Tipe Penelitian

Tipe penelitian yang digunakan dalam penyusunan skripsi ini adalah penelitian yuridis normatif. Artinya permasalahan yang diangkat, dibahas dan

¹⁵ Peter Mahmud Marzuki, Penelitian Hukum Edisi Revisi, (Jakarta : Kencana, 2014) hlm 35.

diuraikan dalam penelitian ini difokuskan dengan menerapkan kaidah-kaidah atau norma-norma dalam hukum positif. Tipe penelitian yuridis normatif dilakukan dengan mengkaji berbagai macam aturan hukum yang bersifat formal seperti undang-undang, literatur-literatur yang bersifat konsep teoritis yang kemudian dihubungkan dengan permasalahan yang menjadi pokok pembahasan. Ilmu hukum bukan termasuk ke dalam ilmu deskriptif, melainkan ilmu yang bersifat preskriptif. Oleh karena itulah penelitian hukum tidak dimulai dengan hipotesis, serta tidak mengkal data. Hasil yang dicapai adalah untuk memberikan preskripsi mengenai apa yang seyogyanya atas isu yang diajukan.¹⁶ Tipe penelitian dalam penulisan ini adalah yuridis normatif yaitu penelitian yang difokuskan untuk menguji penerapan kaidah atau norma-norma dalam hukum positif yang berlaku. Tipe penelitian yuridis normatif dinyatakan dengan merujuk pada aturan seperti undang-undang.

1.4.2 Pendekatan Masalah

Penelitian hukum terdapat beberapa macam pendekatan yang sesuai dengan tipe penelitian. Pendekatan tersebut digunakan untuk mempermudah melakukan penelitian dengan pisau analisis yang telah ditentukan. Pada umumnya, pendekatan-pendekatan yang digunakan di dalam penelitian hukum adalah pendekatan undang-undang (*statuteapproach*), pendekatan kasus (*caseapproach*), pendekatan historis (*historicalapproach*), pendekatan komparatif (*comparaviteapproach*) dan pendekatan konseptual (*conseptualapproach*).

Adapun dalam penyusunan skripsi ini, penulis menggunakan pendekatan yang meliputi 2 (dua) macam penelitian, yaitu pendekatan perundang-undangan dan pendekatan konseptual.

1. Pendekatan undang-undang (*statuteapproach*)

Pendekatan undang-undang dilakukan dengan menelaah semua undang-undang dan regulasi yang bersangkutan paut dengan isu hukum yang sedang ditangani. Hasil dari telaah tersebut merupakan suatu argumen untuk memecahkan isu yang dihadapi.¹⁷

¹⁶ *Ibid*, hlm 83.

¹⁷ *Ibid*, hlm 93.

2. Pendekatan konseptual (*conceptual approach*)

Pendekatan konseptual yaitu suatu metode pendekatan melalui pendekatan dengan merujuk pada prinsip-prinsip hukum. Prinsip-prinsip ini dapat ditemukan dalam pandangan-pandangan sarjana ataupun doktrin-doktrin hukum.¹⁸

Melalui pendekatan tersebut akan dianalisa tentang suatu permasalahan hukum yang muncul dari penerapan perlindungan korban kecelakaan lalu lintas akibat jalan rusak untuk pemecahan permasalahan tersebut.

1.5 Sumber Bahan Hukum

Bahan hukum merupakan sarana dari suatu penulisan yang digunakan untuk memecahkan permasalahan yang ada sekaligus memberikan preskripsi mengenai apa yang seharusnya. Adapun sumber bahan hukum yang digunakan dalam penulisan skripsi ini meliputi:

1.5.1 Bahan Hukum Primer

Bahan hukum primer adalah bahan hukum yang bersifat autoritatif yang artinya mengikat dan mempunyai otoritas. Bahan-bahan hukum primer terdiri dari perundang-undangan, catatan-catatan resmi atau risalah dalam pembuatan perundang-undangan dan putusan-putusan hakim. Bahan hukum primer yang akan digunakan dalam penulisan proposal ini adalah:

1. Undang-Undang Nomor 1 Tahun 1946 tentang Peraturan Hukum Pidana (KUHP);
2. Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan;
3. Undang-Undang Nomor 38 Tahun 2004 tentang jalan. dan
4. Peraturan Pemerintahan Republik Indonesia Nomor 43 Tahun 1993 tentang Prasarana dan Lalu Lintas Jalan.

¹⁸ *Ibid*, hlm 138.

1.5.2 Bahan Hukum Sekunder

Bahan hukum sekunder yang terutama adalah buku-buku hukum termasuk skripsi, tesis & disertasi hukum dan jurnal-jurnal hukum.¹⁹ Bahan hukum sekunder digunakan pada penulisan skripsi ini adalah bukti-bukti literatur, tulisan-tulisan hukum, maupun jurnal-jurnal yang relevan dengan permasalahan yang dibahas.

1.6 Analisis Bahan Hukum

Saat melakukan suatu analisis bahan hukum merupakan suatu metode atau cara untuk memperoleh jawaban atas permasalahan yang diteliti dalam penulisan karya ilmiah ini. Adapun penulisan dalam melakukan analisis terhadap permasalahan ini adalah menggunakan metode deduktif. Metode deduktif yaitu berpangkal pada prinsip dasar. Kemudian peneliti tersebut menghadirkan obyek yang hendak diteliti.²⁰ Proses analisis bahan hukum merupakan proses menemukan jawaban dari pokok permasalahan. Proses ini dilakukan dengan cara:

1. Menetapkan isu hukum yang hendak dipecahkan;
2. Pengumpulan bahan-bahan hukum dan sekiranya dipandang mempunyai relevansi juga bahan-bahan non hukum;
3. Melakukan telaah atas isu hukum yang diajukan berdasarkan bahan-bahan yang telah dikumpulkan;
4. Menarik kesimpulan dalam bentuk argumentasi yang menjawab isu hukum;
5. Memberikan preskripsi berdasarkan argumentasi yang telah dibangun di dalam kesimpulan.²¹

Langkah-langkah yang telah dikemukakan oleh Peter Mahmud Marzuki di atas sesuai dengan karakter yang dimiliki oleh ilmu hukum sebagai ilmu yang bersifat preskriptif dan terapan. Berdasarkan hal-hal tersebut maka akan dicapai suatu tujuan untuk menjawab atas suatu permasalahan yang diteliti oleh penulis

¹⁹ *Ibid*, hlm 196

²⁰ *Ibid*, hlm 41

²¹ *Ibid*, hlm 171

dalam karya ilmiah ini sehingga nantinya menghasilkan kesimpulan berdasarkan analisis yang dapat dipertanggungjawabkan dalam karya ilmiah ini.

Berdasarkan langkah-langkah penelitian hukum sebagaimana uraian di atas, dalam melakukan penulisan skripsi ini langkah-langkah yang dilakukan oleh penulis ialah, pertama penulis menetapkan isu hukum sebagaimana telah disebutkan dalam perumusan masalah. Selanjutnya penulis mengumpulkan bahan-bahan hukum yang relevan dengan permasalahan yang dihadapi beserta bahan-bahan hukum sekunder. Bahan-bahan hukum yang disusun dikaitkan dengan isu hukum untuk ditelaah kemudian ditarik kesimpulan dalam bentuk argumentasi untuk menjawab permasalahan. Cara untuk menarik kesimpulan dari hasil penelitian yang sudah terkumpul menggunakan metode deduktif, yaitu dari yang bersifat umum ke yang bersifat khusus, sehingga jawaban atas rumusan masalah dapat terselesaikan.

BAB II

TINJAUAN PUSTAKA

2.1 Perlindungan Hukum dan Korban Kecelakaan Lalu Lintas

2.1.1 Pengertian Perlindungan Hukum

Perlindungan hukum dalam bahasa Inggris dikenal dengan *Legal Protection*, sedangkan dalam bahasa Belanda dikenal dengan *Rechtsbescherming*. Pengertian perlindungan diatur dalam Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 3 Tahun 2006 tentang Perlindungan Saksi dan Korban pasal 1 ayat (6) adalah “segala upaya pemenuhan hak dan pemberian bantuan untuk memberikan rasa aman kepada Saksi dan/atau Korban yang wajib dilaksanakan oleh LPSK atau lembaga lainnya sesuai dengan ketentuan Undang-Undang ini”.²²

Soerjono Soekanto menyebutkan bahwa perlindungan hukum adalah segala upaya pemenuhan hak dan pemberian bantuan untuk memberikan rasa aman kepada saksi dan atau korban, yang dapat diwujudkan dalam bentuk seperti melalui restitusi, kompensasi, pelayanan medis, dan bantuan hukum.²³

Menurut Setiono, perlindungan hukum adalah tindakan atau upaya untuk melindungi masyarakat dari perbuatan sewenang-wenang oleh penguasa yang tidak sesuai dengan aturan hukum, untuk mewujudkan ketertiban dan ketenteraman, sehingga memungkinkan manusia untuk menikmati martabatnya sebagai manusia.²⁴

Sedangkan menurut Satjipto Raharjo, perlindungan hukum adalah memberikan pengayoman terhadap Hak Asasi Manusia (HAM) yang dirugikan orang lain dan perlindungan itu diberikan kepada masyarakat agar dapat menikmati semua hak-hak yang diberikan oleh hukum.²⁵

²² Undang-Undang Nomor 3 Tahun 2006 tentang Perlindungan Saksi dan Korban.

²³ Soekanto Soerjono, *Pengantar Penelitian Hukum*, (Jakarta: UI Press 1984), hlm 133.

²⁴ Setiono, *Rule Of Law (Supremasi Hukum)*, (Surakarta: Magister Ilmu Hukum Pasca Sarjana Universitas Sebelas Maret 2004), hlm 3.

²⁵ Satjipto Raharjo, *Ilmu Hukum*, (Bandung: PT. Citra Aditya Bakti 2000), hlm 53.

Sehingga berdasarkan uraian di atas dari beberapa pendapat para ahli dapat disimpulkan bahwa perlindungan hukum adalah perbuatan untuk melindungi setiap orang atas haknya yang telah dilanggar atau dirugikan orang lain agar orang tersebut dapat kembali merasakan seluruh hak-haknya. Dengan kata lain perlindungan hukum berarti segala upaya hukum untuk pemberian rasa aman akan haknya setiap orang yang dirugikan oleh pihak manapun dan supaya setiap orang dapat kembali menikmati martabatnya sebagai manusia yang memiliki Hak Asasi Manusia (HAM).

2.1.2 Pengertian Korban Kecelakaan Lalu Lintas

Pengertian Korban berarti “orang atau binatang yang menderita atau mati akibat suatu kejadian, perbuatan jahat, dan sebagainya”.²⁶ Menurut pasal 1 ayat (3) Undang-Undang Nomor 31 Tahun 2014 tentang Perubahan atas Undang-Undang Nomor 13 Tahun 2006 tentang Perlindungan Saksi dan Korban, korban adalah “orang yang mengalami penderitaan fisik, mental, dan/atau kerugian ekonomi yang diakibatkan oleh suatu tindak pidana”.²⁷

Muladi dalam bukunya menyebutkan bahwa korban (*victim*) adalah orang-orang yang baik secara individu maupun kolektif telah menderita kerugian, termasuk kerugian fisik atau mental, emosional, ekonomi, atau gangguan substansial terhadap hak-haknya yang fundamental melalui perbuatan atau komisi yang melanggar hukum pidana di masing-masing negara, termasuk penyalahgunaan kekuasaan.²⁸

Dari pengertian korban di atas, dapat disimpulkan bahwa Korban Kecelakaan Lalu Lintas adalah setiap orang yang menjadi korban akibat dari terjadinya kecelakaan lalu lintas. Menurut Peraturan Pemerintah Nomor 43 Tahun 1993 tentang Prasarana dan Lalu Lintas Jalan pasal 93 menyebutkan dalam ayat (2), antara lain:

²⁶<https://id.wikipedia.org/wiki/Korban> diakses pada 21 April 2020 pukul 19.39

²⁷ Undang-Undang Nomor 31 Tahun 2014 tentang Perubahan atas Undang-Undang Nomor 13 Tahun 2006 tentang Perlindungan Saksi dan Korban.

²⁸Muladi, *HAM dalam Perspektif Sistem Peradilan Pidana*, (Bandung: Refika Aditama 2005), hlm 108.

- a. Korban mati;
- b. Korban luka berat, dan
- c. Korban luka ringan.²⁹

Korban mati (*Fatality*), sebagaimana dimaksud dalam ayat (2) huruf a, adalah korban yang dipastikan mati sebagai akibat kecelakaan lalu lintas dalam jangka waktu paling lama 30 (tiga puluh) hari setelah kecelakaan tersebut. (ayat 3)

Korban luka berat (*Serious Injury*), sebagaimana dimaksud dalam ayat (2) huruf b, adalah korban yang karena luka-lukanya menderita cacat tetap atau harus dirawat dalam jangka waktu lebih dari 30 (tiga puluh) hari sejak terjadi kecelakaan. (ayat 4)

Korban luka ringan (*Light Injury*), sebagaimana dimaksud dalam ayat (2) huruf c, adalah korban yang tidak termasuk dalam pengertian ayat (3) dan ayat (4).

2.1.3 Hak-hak Korban Kecelakaan Lalu Lintas

Pengertian hak adalah segala sesuatu yang harus didapatkan oleh setiap orang yang telah ada sejak lahir bahkan sebelum lahir. Di dalam Kamus Bahasa Indonesia, hak memiliki pengertian tentang sesuatu hal yang benar, milik, kepunyaan, kewenangan, kekuasaan untuk berbuat sesuatu (karena telah ditentukan oleh undang-undang, aturan, dsb), kekuasaan yang benar atas sesuatu atau untuk menuntut sesuatu, derajat atau martabat.³⁰ Dari pengertian tersebut dapat diambil pengertian bahwa Hak Korban Kecelakaan Lalu Lintas adalah segala sesuatu yang harus didapatkan oleh korban akibat terjadinya kecelakaan lalu lintas dengan menggunakan kekuasaannya untuk menuntut sesuatu yang telah ditentukan menurut peraturan perundang-undangan.

Sesuai dengan yang telah dijelaskan sebelumnya bahwa korban kecelakaan lalu lintas menderita akibat peristiwa merugikan secara fisik atau mental, emosional, ekonomi, atau gangguan substansial yang telah dialaminya sehingga

²⁹ Peraturan Pemerintah Nomor 43 Tahun 1993 tentang Prasarana dan Lalu Lintas Jalan.

³⁰ <https://id.wikipedia.org/wiki/Hak>, diakses pada 26 April 2020 pukul 19.54 WIB

menyebabkan gangguan-gangguan untuk melanjutkan kehidupannya. Akibat dari kerugian-kerugian yang dialami korban kecelakaan lalu lintas maka diperlukan hak-hak yang menjamin keselamatan, keamanan, perlindungan dan pertolongan korban. Adapun beberapa hak umum yang diperuntukkan kepada korban atau keluarga korban, antara lain:³¹

- a. Hak untuk memperoleh ganti kerugian atas penderitaan yang dialaminya, pemberian ganti kerugian ini dapat diberikan oleh pelaku atas pihak lainnya, seperti negara atau lembaga khusus yang dibentuk untuk menangani masalah ganti kerugian korban kejahatan.
- b. Hak untuk memperoleh pembinaan dan rehabilitasi.
- c. Hak untuk memperoleh perlindungan dari ancaman pelaku.
- d. Hak untuk memperoleh bantuan hukum.
- e. Hak untuk memperoleh kembali hak (harta) miliknya.
- f. Hak untuk memperoleh akses pelayanan medis.
- g. Hak untuk diberi tahu bila pelaku kejahatan akan dikeluarkan dari tahanan sementara, atau apabila buron dari tahanan.
- h. Hak untuk memperoleh informasi dari penyelidikan polisi berkaitan dengan kejahatan yang memimpin korban.
- i. Hak atas kebebasan pribadi / kerahasiaan pribadi, seperti merahasiakan nomor telepon atau identitas korban lainnya.

Berdasarkan UULLAJ, hak korban kecelakaan lalu lintas diatur dalam pasal 240 yang menyatakan bahwa Korban Kecelakaan Lalu Lintas berhak mendapatkan:

- a. pertolongan dan perawatan dari pihak yang bertanggung jawab atas terjadinya Kecelakaan Lalu Lintas dan/atau Pemerintah;
- b. ganti kerugian dari pihak yang bertanggung jawab atas terjadinya Kecelakaan Lalu Lintas; dan
- c. santunan Kecelakaan Lalu Lintas dari perusahaan asuransi.

³¹Didik M. Arief Mansur dan Elisatris Gultom, *Urgensi Perlindungan Korban Kejahatan Antara Norma Dan Realita*, (Jakarta: PT. Raja Grafindo Persada 2008), hlm 52.

Dalam pasal 241 UULLAJ menyatakan bahwa “Setiap korban Kecelakaan Lalu Lintas berhak memperoleh pengutamakan pertolongan pertama dan perawatan pada rumah sakit terdekat sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan.”³²

2.2 Lalu Lintas

2.2.1 Pengertian Lalu Lintas dan Komponen Lalu Lintas

Pengertian lalu lintas menurut W. J. S. Poerwadarminta dalam Kamus Umum Bahasa Indonesia edisi pertama tahun 1953 adalah berjalan bolak-balik, hilir mudik dan perihal perjalanan di jalan dan sebagainya serta berhubungan antara sebuah tempat dengan tempat lainnya.³³ Dalam UULLAJ pasal 1 angka 2 menyebutkan bahwa “lalu lintas adalah gerak kendaraan dan orang di Ruang Lalu Lintas Jalan”. Dalam angka 11 menyebutkan bahwa ruang lalu lintas jalan adalah prasarana yang diperuntukkan bagi gerak pindah kendaraan, orang, dan/atau barang yang berupa Jalan dan fasilitas pendukung.³⁴

Berdasarkan uraian pengertian di atas, maka dapat disimpulkan bahwa lalu lintas adalah kegiatan gerak lintas seseorang dan/atau barang dengan menggunakan alat gerak berupa kendaraan yang menggunakan fasilitas jalan untuk melakukan perpindahan tempat sesuai dengan peraturan perundang-undangan yang berlaku.

Komponen lalu lintas yang ada dalam peristiwa terjadinya lalu lintas terdapat 3 (tiga) komponen yaitu manusia sebagai pengguna, jalan dan kendaraan yang saling berhubungan dalam pergerakan kendaraan yang memenuhi persyaratan kelaikan dikemudikan oleh pengemudi mengikuti aturan lalu lintas yang ditetapkan berdasarkan peraturan perundangan yang menyangkut lalu lintas dan angkutan jalan melalui jalan yang memenuhi persyaratan geometrik.³⁵ Perencanaan Geometrik jalan merupakan bagian dari perencanaan jalan yang di

³² UULLAJ.

³³W. J. S.Poerwadarminta, *Kamus Umum Bahasa Indonesia*, (Jakarta: Lembaga Penyelidikan Bahasa dan Kebudayaan Universitas Indonesia 1953).

³⁴ UULLAJ.

³⁵https://id.wikipedia.org/wiki/Lalu_lintas diakses pada 26 April 2020 pukul 20.21 WIB

titik beratkan pada alinyemen horizontal dan alinyemen vertikal sehingga dapat memenuhi fungsi dasar dari jalan yang memberikan kenyamanan yang optimal pada arus lalu lintas sesuai dengan kecepatan yang direncanakan. Secara umum perencanaan geometrik terdiri dari aspek-aspek perencanaan fase jalan, badan jalan yang terdiri dari bahu jalan dan jalur lalu lintas, tikungan, drainase, kelayakan jalan serta galian dan timbunan. Tujuan dari perencanaan geometrik jalan adalah menghasilkan infrastruktur yang aman, efisiensi pelayanan arus lalu lintas dan memaksimalkan rasio tingkat penggunaan/biaya pelaksanaan.³⁶

Manusia sebagai pengguna dapat berperan sebagai pengemudi atau pejalan kaki yang dalam keadaan normal mempunyai kemampuan dan kesiagaan yang berbeda-beda (waktu reaksi, konsentrasi, dll). Perbedaan tersebut dipengaruhi oleh keadaan fisik dan psikologi, umur serta jenis kelamin dan pengaruh-pengaruh luar seperti cuaca, penerangan/lampu jalan dan tata ruang. Jalan merupakan lintasan yang direncanakan untuk dilalui kendaraan bermotor maupun kendaraan tidak bermotor termasuk pejalan kaki. Jalan tersebut direncanakan untuk mampu mengalirkan aliran lalu lintas dengan lancar dan mampu mendukung beban muatan sumbu kendaraan serta aman, sehingga dapat meredam angka kecelakaan lalu lintas.

Kendaraan yang digunakan oleh pengemudi mempunyai karakteristik yang berkaitan dengan kecepatan, percepatan, perlambatan, dimensi dan muatan yang membutuhkan ruang lalu lintas yang secukupnya untuk bisa bermanuver dalam lalu lintas. Menurut Peraturan Pemerintahan Nomor 44 Tahun 1993 tentang Kendaraan dan Pengemudi, jenis kendaraan bermotor dibagi menjadi:

1. Sepeda motor.
2. Mobil penumpang.
3. Mobil bus.
4. Mobil barang.
5. Kendaraan khusus.³⁷

³⁶Silvia Sukirman, “*Dasar-Dasar Perencanaan Geometrik Jalan*”, (Bandung: Nova 1994)

³⁷Peraturan Pemerintah Nomor 44 Tahun 1993 tentang Kendaraan dan Pengemudi.

2.2.2 Pengertian Kecelakaan Lalu Lintas

Kecelakaan lalu lintas menurut Badan Kesehatan Dunia (WHO) adalah kejadian di mana sebuah kendaraan bermotor tabrakan dengan benda lain dan menyebabkan kerusakan. Kadang kecelakaan ini dapat mengakibatkan luka-luka atau kematian manusia atau binatang.³⁸ Data WHO menunjukkan kecelakaan akibat mengabaikan aturan lalu lintas telah menelan korban jiwa sekitar 2,4 juta jiwa manusia setiap tahunnya. Jumlah angka kematian yang diakibatkan kecelakaan tersebut menduduki peringkat ketiga sebagai penyebab kematian manusia di dunia. Setidaknya di Indonesia setiap tahunnya tercatat sekitar 26.000-29.000 jiwa tewas karena kecelakaan lalu lintas.³⁹

Definisi kecelakaan lalu lintas menurut Peraturan Pemerintah Nomor 43 Tahun 1993 Pasal 93 tentang Prasarana dan Lalu Lintas Jalan adalah “suatu peristiwa di jalan yang tidak disangka-sangka dan tidak disengaja melibatkan kendaraan dengan atau tanpa pemakai jalan lainnya, mengakibatkan korban manusia atau kerugian harta benda.”⁴⁰ Sedangkan kecelakaan lalu lintas menurut UULLAJ adalah suatu peristiwa di jalan yang tidak diduga dan tidak disengaja melibatkan kendaraan dengan atau tanpa pengguna jalan lain yang mengakibatkan korban manusia dan/atau kerugian harta benda.⁴¹

Kecelakaan lalu lintas di Indonesia terdata dalam Korps Lalu Lintas (Korlantas) Polri. Korlantas Polri mencatat bahwa kecelakaan lalu lintas yang terjadi di Indonesia dalam kurun waktu 4 (empat) tahun terakhir ini ternyata lebih banyak naik daripada turun. Secara detail, jumlah kecelakaan lalu lintas yang terjadi pada tahun pada 2014 mencapai 88.897 kejadian, selanjutnya 2015 naik menjadi 96.073 kejadian, naik lagi pada tahun 2016 menjadi 106.591 kejadian, selanjutnya sempat turun pada tahun 2017 menjadi 104.327 kejadian, dan

³⁸Arfandi Sade, *Kecelakaan Lalu Lintas*, situs web: <http://arfandisade-as.blogspot.com/2012/08/kecelakaan-lalu-lintas.html?m=1> diakses pada 27 April 2020 pukul 15.27 WIB

³⁹Yossie Putri, *WHO: Indonesia Sumbang Kecelakaan Tertinggi di Dunia*, situs web: <https://beritajatim.com/postingan-anda/who-indonesia-sumbang-kecelakaan-tertinggi-di-dunia/> diakses pada 2 Mei 2020 pukul 16.03 WIB

⁴⁰Peraturan Pemerintah Nomor 43 Tahun 1993 tentang Prasarana dan Lalu Lintas Jalan.

⁴¹UULLAJ.

kemudian meningkat lagi pada tahun 2018 dengan jumlah 107.968 kejadian. Dari data-data tersebut, korban yang meninggal dunia rata-rata mencapai 30.000 orang per tahunnya atau 80 orang per hari. Kabid Humas Polda Jatim menyampaikan bahwa 5 sampai 6 ribu nyawa melayang setiap tahunnya, dengan bermacam-macam penyebabnya, di antara faktor *human error* maupun faktor jalan.⁴²

2.2.3 Penggolongan Kecelakaan Lalu Lintas

Dalam UULLAJ pasal 229 mengatur tentang golongan kecelakaan lalu lintas, antara lain:

- (1) Kecelakaan Lalu Lintas digolongkan atas:
 - a. Kecelakaan Lalu Lintas ringan;
 - b. Kecelakaan Lalu Lintas sedang; atau
 - c. Kecelakaan Lalu Lintas berat.
- (2) Kecelakaan Lalu Lintas ringan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) huruf a merupakan kecelakaan yang mengakibatkan kerusakan Kendaraan dan/atau barang.
- (3) Kecelakaan Lalu Lintas sedang sebagaimana dimaksud pada ayat (1) huruf b merupakan kecelakaan yang mengakibatkan luka ringan dan kerusakan Kendaraan dan/atau barang.
- (4) Kecelakaan Lalu Lintas berat sebagaimana dimaksud pada ayat (1) huruf c merupakan kecelakaan yang mengakibatkan korban meninggal dunia atau luka berat.
- (5) Kecelakaan Lalu Lintas sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dapat disebabkan oleh kelalaian Pengguna Jalan, ketidaklaikan Kendaraan, serta ketidaklaikan Jalan dan/atau lingkungan.⁴³

⁴² Kurniawan Dian, *Usia 15 hingga 38 Tahun Rentan Kecelakaan Dijalan Raya, Benarkah?*, situs web: <http://m.liputan6.com/otomotif/read/3920138/usia-15-hingga-38-tahun-rentan-kecelakaan-di-jalan-raya-benarkah> diakses pada 3 Mei 2020 pukul 16.32 WIB

⁴³ UULLAJ.

2.3 Jalan

2.3.1 Pengertian Jalan dan Jalan Rusak

Dalam Kamus Besar Bahasa Indonesia, pengertian jalan adalah (1 *n*) tempat untuk lalu lintas orang (kendaraan dan sebagainya), (2 *n*) perlintasan (dari suatu tempat ke tempat lain), (3 *n*) yang dilalui atau dipakai untuk keluar masuk.⁴⁴

Menurut Undang-Undang Nomor 38 Tahun 2004 tentang Jalan adalah prasarana transportasi darat yang meliputi segala bagian area darat, termasuk bangunan pelengkap dan perlengkapannya yang diperuntukkan bagi lalu lintas, yang berada pada permukaan tanah, di atas permukaan tanah, di bawah permukaan tanah dan/atau air, serta di atas permukaan air, kecuali jalan kereta api, jalan lori, dan jalan kabel.⁴⁵ Sedangkan dalam Pasal 1 UULLAJ angka 12, menyebutkan bahwa “jalan adalah seluruh bagian jalan, termasuk bangunan pelengkap dan perlengkapannya yang diperuntukkan bagi Lalu Lintas umum, yang berada pada permukaan tanah, di atas permukaan tanah, di bawah permukaan tanah dan/atau air, serta di atas permukaan air, kecuali jalan rel dan jalan kabel.”⁴⁶

Secara teknis, kerusakan jalan menunjukkan suatu kondisi dimana struktural dan fungsional jalan sudah tidak mampu memberikan pelayanan optimal terhadap lalu lintas yang melintasi jalan tersebut. Kondisi lalu lintas dan jenis kendaraan yang akan melintasi suatu jalan sangat berpengaruh pada desain perencanaan konstruksi dan pekerasan jalan yang dibuat.⁴⁷ Kerusakan-kerusakan jalan disebabkan antara lain karena beban lalu lintas berulang yang berlebihan (*overload*), panas, atau suhu udara, air dan hujan, serta mutu awal produk yang jelek. Oleh sebab itu selain direncanakan secara tepat jalan harus dipelihara dengan baik agar dapat melayani pertumbuhan lalu lintas selama umur rencana. Pemeliharaan jalan rutin maupun berkala perlu dilakukan untuk mempertahankan

⁴⁴<https://kbbi.web.id/jalan> diakses pada 5 Mei 2020 pukul 19.24 WIB

⁴⁵ Undang-Undang Nomor 38 Tahun 2004 Tentang Jalan.

⁴⁶ UULLAJ.

⁴⁷ Ir. Agus Sumarsono, M.T., “Kerusakan Jalan”, situs web: <https://sipil.ft.uns.ac.id/web/?p=876> diakses pada 13 Juli 2020 pukul 13.52 WIB

keamanan dan kenyamanan jalan bagi pengguna dan menjaga daya tahan atau keawetan sampai umur rencana.⁴⁸

2.3.2 Kelas-kelas Jalan

Demi keperluan pengaturan serta pemenuhan kebutuhan angkutan, jalan dibagi ke dalam beberapa kelompok yang berdasarkan pada kebutuhan transportasi. Dalam Undang-Undang Nomor 38 Tahun 2004 tentang Jalan mengelompokkan jalan umum menurut sistem, fungsi, status dan kelas.

Pengelompokan menurut sistem terdiri atas sistem jaringan jalan primer dan sistem jaringan jalan sekunder (pasal 7). Sistem jaringan jalan primer dengan peranan pelayanan distribusi barang dan jasa untuk pengembangan semua wilayah di tingkat nasional, dengan menghubungkan semua simpul jasa distribusi yang berwujud pusat-pusat kegiatan. Sistem jaringan jalan sekunder merupakan sistem jaringan jalan dengan peranan pelayanan distribusi barang dan jasa untuk masyarakat di dalam kawasan perkotaan.

Pengelompokan jalan berdasarkan fungsinya dikelompokkan ke dalam jalan arteri, jalan kolektor, jalan lokal, dan jalan lingkungan (pasal 8). Pengertian jalan umum menurut fungsinya, antara lain:

Ayat (2), Jalan arteri merupakan jalan umum yang berfungsi melayani angkutan utama dengan ciri perjalanan jarak jauh, kecepatan rata-rata tinggi, dan jumlah jalan masuk dibatasi secara berdaya guna.

Ayat (3), Jalan kolektor merupakan jalan umum yang berfungsi melayani angkutan pengumpul atau pembagi dengan ciri perjalanan jarak sedang, kecepatan rata-rata sedang, dan jumlah jalan masuk dibatasi.

Ayat (4), Jalan lokal merupakan jalan umum yang berfungsi melayani angkutan setempat dengan ciri perjalanan jarak dekat, kecepatan rata-rata rendah, dan jumlah jalan masuk tidak dibatasi.

⁴⁸Suwardo dan Sugiharto, "*Tingkat Kerataan Jalan Berdasarkan Alat Rolling Straight Edge Untuk Mengestimasi Kondisi Pelayanan Jalan (PSI dan RCI)*", (Bandung: Simposium VII FSTPT Universitas Katolik Parahyangan Bandung 2004).

Ayat (5), Jalan lingkungan merupakan jalan umum yang berfungsi melayani angkutan lingkungan dengan ciri perjalanan jarak dekat, dan kecepatan rata-rata rendah.

Pengelompokan jalan berdasarkan statusnya dikelompokkan ke dalam jalan nasional, jalan provinsi, jalan kabupaten, jalan kota, dan jalan desa (pasal 9).

Pengertian jalan menurut statusnya, antara lain:

Ayat (2), Jalan nasional sebagaimana dimaksud pada ayat (1) merupakan jalan arteri dan jalan kolektor dalam sistem jaringan jalan primer yang menghubungkan antar ibukota provinsi, dan jalan strategis nasional, serta jalan tol.

Ayat (3), Jalan provinsi sebagaimana dimaksud pada ayat (1) merupakan jalan kolektor dalam sistem jaringan jalan primer yang menghubungkan ibukota provinsi dengan ibukota kabupaten/kota, atau antar ibukota kabupaten/kota, dan jalan strategis provinsi.

Ayat (4), Jalan kabupaten sebagaimana dimaksud pada ayat (1) merupakan jalan lokal dalam sistem jaringan jalan primer yang tidak termasuk pada ayat (2) dan ayat (3), yang menghubungkan ibukota kabupaten dengan ibukota kecamatan, antar ibukota kecamatan, ibukota kabupaten dengan pusat kegiatan lokal, antarpusat kegiatan lokal, serta jalan umum dalam sistem jaringan jalan sekunder dalam wilayah kabupaten, dan jalan strategis kabupaten.

Ayat (5), Jalan kota sebagaimana dimaksud pada ayat (1) adalah jalan umum dalam sistem jaringan jalan sekunder yang menghubungkan antarpusat pelayanan dalam kota, menghubungkan pusat pelayanan dengan persil, menghubungkan antar persil, serta menghubungkan antarpusat permukiman yang berada di dalam kota.

Ayat (6), Jalan desa sebagaimana dimaksud pada ayat (1) merupakan jalan umum yang menghubungkan kawasan dan/atau antar permukiman di dalam desa, serta jalan lingkungan.⁴⁹

Pengaturan mengenai pengelompokan jalan yang dibagi dalam beberapa kelas jalan diatur dalam UULLAJ. Sesuai dengan ayat (2) Pasal 10 Undang-Undang Nomor 38 Tahun 2004 tentang Jalan yang berbunyi “Pembagian kelas jalan diatur sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan di bidang lalu lintas dan angkutan jalan”. Maka pengelompokan jalan menurut kelasnya diatur dalam Pasal 19 ayat (2) UULLAJ, yang berisi sebagai berikut:

- a. Jalan kelas I, yaitu jalan arteri dan kolektor yang dapat dilalui Kendaraan Bermotor dengan ukuran lebar tidak melebihi 2.500 (dua ribu lima ratus) milimeter, ukuran panjang tidak melebihi 18.000 (delapan belas ribu) milimeter, ukuran paling tinggi 4.200 (empat ribu dua ratus) milimeter, dan muatan sumbu terdekat 10 (sepuluh) ton;
- b. Jalan kelas II, yaitu arteri, kolektor, lokal, dan lingkungan yang dapat dilalui Kendaraan Bermotor dengan ukuran lebar tidak melebihi 2.500 (dua ribu lima ratus) milimeter, ukuran panjang tidak melebihi 12.000 (dua belas ribu) milimeter, ukuran paling tinggi 4.200 (empat ribu dua ratus) dan muatan sumbu terberat 8 (delapan) ton;
- c. Jalan kelas III, yaitu jalan arteri, kolektor, lokal dan lingkungan yang dapat dilalui Kendaraan Bermotor dengan ukuran lebar tidak melebihi 2.100 (dua ribu seratus) milimeter, ukuran panjang tidak melebihi 9.000 (sembilan ribu) milimeter, ukuran paling tinggi 3.500 (tiga ribu lima ratus) milimeter, dan muatan sumbu terberat 8 (delapan) ton; dan
- d. Jalan kelas khusus, yaitu jalan arteri yang dapat dilalui Kendaraan Bermotor dengan ukuran lebar melebihi 2.500 (dua ribu lima ratus) milimeter, ukuran panjang melebihi 18.000 (delapan belas ribu) milimeter, ukuran paling tinggi 4.200 (empat ribu dua ratus) milimeter, dan muatan sumbu terberat lebih dari 10 (sepuluh) ton.⁵⁰

⁴⁹Undang-Undang Nomor 38 Tahun 2004 tentang Jalan.

⁵⁰UULLAJ.

2.4 Penyelenggara Jalan

2.4.1 Pengertian Penyelenggara Jalan

Pengertian penyelenggara jalan termuat dalam Undang-Undang Nomor 38 Tahun 2004 tentang Jalan pada Pasal 1 angka 14 yang berbunyi “Penyelenggara Jalan adalah pihak yang melakukan pengaturan, pembinaan, pembangunan, dan pengawasan jalan sesuai dengan kewenangannya”. Pasal 13 menjelaskan bahwa penguasaan atas jalan ada pada negara (ayat 1) dan penguasaan oleh negara memberi wewenang kepada Pemerintah dan Pemerintah Daerah untuk melaksanakan penyelenggaraan jalan. Wewenang penyelenggaraan jalan secara umum dan penyelenggaraan jalan nasional meliputi pengaturan, pembinaan, pembangunan, dan pengawasan.⁵¹

Pemerintah sebagai penanggung jawab penyelenggaraan jalan dalam UULLAJ memiliki kewajiban dan tanggung jawab, antara lain:

1. Memperbaiki jalan yang rusak dan memberi tanda pada jalan yang rusak.
2. Menyediakan dan/atau memperbaiki pengaturan, sarana, dan prasarana lalu lintas.
3. Menyediakan alokasi dana untuk pencegahan dan penanganan kecelakaan lalu lintas.
4. Mengembangkan program asuransi kecelakaan lalu lintas dan angkutan jalan.
5. Membentuk perusahaan asuransi kecelakaan lalu lintas dan angkutan jalan.⁵²

Dalam pelaksanaan penyelenggaraan jalan secara teknis dilaksanakan berdasarkan status jalan tersebut. Sesuai dengan lampiran Peraturan Menteri Pekerjaan Umum Nomor 01/PRT/M/2012 tentang Pedoman Peran Masyarakat dalam Penyelenggaraan Jalan dinyatakan bahwa pelaksana penyelenggara jalan yang berdasarkan status jalan. Adapun pelaksanaan penyelenggara jalan tersebut, yaitu sebagai berikut:

⁵¹Undang-Undang Nomor 38 Tahun 2004 tentang Jalan.

⁵² UULLAJ

1. Penyelenggara jalan atas Jalan Nasional berada di bawah tanggung jawab Menteri Pekerjaan Umum dengan pelaksana penyelenggara jalan Kepala Balai Besar / Balai Pelaksanaan Jalan Nasional atas nama Direktur Jenderal Bina Marga.
2. Penyelenggara jalan atas Jalan Provinsi berada di bawah tanggung jawab Gubernur dengan pelaksana penyelenggara jalan Kepala Dinas yang berwenang dalam Penyelenggaraan Jalan Provinsi.
3. Penyelenggara jalan atas Jalan Kabupaten berada di bawah tanggung jawab Bupati dengan pelaksana penyelenggara jalan Kepala Dinas yang berwenang dalam Penyelenggaraan Jalan Kabupaten.
4. Penyelenggara jalan atas Jalan Kota berada di bawah tanggung jawab Wali Kota dengan pelaksana penyelenggara jalan Kepala Dinas yang berwenang dalam Penyelenggaraan Jalan Kota.
5. Penyelenggara jalan atas Jalan Desa berada di bawah tanggung jawab Bupati dengan pelaksana penyelenggara jalan Kepala Desa.⁵³

2.4.2 Pertanggungjawaban Penyelenggara Jalan

Pertanggungjawaban memiliki arti (1 *n*) perbuatan (hal dan sebagainya) bertanggung jawab. (2 *n*) sesuatu yang dipertanggungjawabkan.⁵⁴ Ada dua istilah yang menunjuk pada pertanggungjawaban dalam kamus hukum, yaitu *liability* dan *responsibility*. *Liability* merupakan istilah hukum yang luas yang menunjuk hampir semua karakter risiko atau tanggung jawab, yang pasti, yang bergantung atau yang mungkin meliputi semua karakter hak dan kewajiban secara aktual atau potensial seperti kerugian, ancaman, kejahatan, biaya atau kondisi yang menciptakan tugas untuk melaksanakan undang-undang. *Responsibility* berarti hal yang dapat dipertanggungjawabkan atas suatu kewajiban, dan termasuk putusan, keterampilan, kemampuan dan kecakapan meliputi juga kewajiban bertanggung

⁵³Muslikh Zudhi, *Pertanggung Jawaban Penyelenggara Jalan*, situs web: <https://zudhizt.wordpress.com/2013/06/06/pertanggung-jawaban-penyelenggara-jalan/> diakses pada 5 Mei 2020 pukul 19.50 WIB

⁵⁴<https://kbbi.kemdikbud.go.id/entri/pertanggungjawaban> diakses pada 5 Mei 2020 pukul 20.47 WIB

jawab atas undang-undang yang dilaksanakan. Dalam pengertian dan penggunaan praktis, istilah *liability* menunjuk pada pertanggungjawaban hukum, yaitu tanggung gugat akibat kesalahan yang dilakukan oleh subjek hukum. Sedangkan istilah *responsibility* menunjuk pada pertanggungjawaban politik.⁵⁵

Penyelenggara jalan dapat terkena sanksi pidana sesuai dengan Bab XX Ketentuan Pidana Pasal 273 UULLAJ. Bunyi pasal 273 UULLAJ yaitu sebagai berikut:

- (1) Setiap penyelenggara Jalan yang tidak dengan segera dan patut memperbaiki Jalan yang rusak yang mengakibatkan Kecelakaan Lalu Lintas sebagaimana dimaksud dalam Pasal 24 ayat (1) sehingga menimbulkan korban luka ringan dan/atau kerusakan Kendaraan dan/atau barang dipidana dengan penjara paling lama 6 (enam) bulan atau denda paling banyak Rp 12.000.000,00 (dua belas juta rupiah).
- (2) Dalam hal perbuatan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) mengakibatkan luka berat, pelaku dipidana dengan pidana penjara paling lama 1 (satu) tahun atau denda paling banyak Rp 24.000.000,00 (dua puluh empat juta rupiah).
- (3) Dalam hal perbuatan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) mengakibatkan orang lain meninggal dunia, pelaku dipidana dengan pidana penjara paling lama 5 (lima) tahun atau denda paling banyak Rp 120.000.000,00 (seratus dua puluh juta rupiah).
- (4) Penyelenggara Jalan yang tidak memberi nada atau rambu pada Jalan yang rusak dan belum diperbaiki sebagaimana dimaksud dalam pasal 23 ayat (2) dipidana dengan pidana penjara paling lama 6 (enam) bulan atau denda paling banyak Rp 1.500.000,00 (satu juta lima ratus ribu rupiah).⁵⁶

Selain dapat dikenai sanksi pidana, penyelenggara jalan dapat digugat secara perdata ke pengadilan. Korban kecelakaan lalu lintas yang disebabkan oleh

⁵⁵ H. Ridwan R., *Hukum Administrasi Negara*, (Jakarta: Raja Grafindo Persada 2006), hlm 335-337.

⁵⁶ UULLAJ.

ketidaklayakan jalan berhak mengajukan ganti kerugian kepada penyelenggara jalan yang besaran ganti kerugiannya ditentukan oleh Putusan Pengadilan. Sebagaimana hal ini dimaksud dalam pasal 236 ayat (1) UULLAJ, yang berbunyi:

- (1) Pihak yang menyebabkan terjadinya Kecelakaan Lalu Lintas sebagaimana dimaksud dalam Pasal 229 wajib mengganti kerugian yang besarnya ditentukan berdasarkan putusan pengadilan.
- (2) Kewajiban mengganti kerugian sebagaimana dimaksud pada ayat (1) pada Kecelakaan Lalu Lintas sebagaimana dimaksud dalam pasal 229 ayat (2) dapat dilakukan di luar pengadilan jika terjadi kesepakatan damai di antara para pihak yang terlibat.⁵⁷

⁵⁷*Ibid.*

BAB IV

PENUTUP

4.1 Kesimpulan

Berdasarkan keseluruhan analisis penulis dalam skripsi ini terhadap perlindungan hukum bagi korban kecelakaan lalu lintas akibat jalan rusak menurut UU No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan dapat disimpulkan sebagai berikut:

1. Kecelakaan lalu lintas digolongkan menjadi 3 yaitu kecelakaan lalu lintas ringan, sedang dan berat. Setiap korban dari kecelakaan lalu lintas menurut UULLAJ memiliki hak untuk mendapat pertolongan serta perawatan dari pihak yang bertanggung jawab atas terjadinya kecelakaan, mendapatkan ganti rugi dari pihak yang bertanggung jawab atas terjadinya kecelakaan lalu lintas dan mendapatkan santunan kecelakaan lalu lintas dari perusahaan asuransi. Ganti rugi terdapat dalam hukum pidana dan hukum perdata. Berdasarkan pasal 98 ayat (1) KUHAP, penggabungan perkara gugatan ganti rugi dilakukan jika suatu perbuatan yang menjadi dasar dakwaan yang di dalam pemeriksaan perkara pidana oleh pihak pengadilan telah menimbulkan kerugian bagi orang lain. Penggabungan ini berdasarkan 3 (tiga) dasar yaitu adanya perbuatan terdakwa terbatas hanya yang menjadi dasar dakwaan, timbulnya kerugian akibat perbuatan tersebut, adanya permintaan dari orang yang merasa dirugikan kepada hakim. Dengan adanya penggabungan ini akan menguntungkan korban karena dengan cara ini kompensasi atas kerugian terhadap korban akan dapat didapatkan dengan cepat, murah, dan sederhana. Pihak yang bertanggung jawab atas terjadinya kecelakaan wajib memenuhi setiap hak korban yang telah diatur dalam UULLAJ baik melalui jalur litigasi maupun non litigasi. Besaran ganti kerugian melalui jalur litigasi berdasarkan putusan pengadilan dan jalur non litigasi berdasarkan kesepakatan kedua belah pihak (tersangka dan korban) dengan beberapa saksi. Sesuai dengan

kewajiban dari pihak yang bertanggung jawab atas terjadinya kecelakaan lalu lintas yang mana dalam hal kecelakaan lalu lintas akibat jalan rusak merupakan tanggung jawab dari penyelenggara jalan (pemerintah) yang tidak melakukan kewajibannya dalam UULLAJ, maka penyelenggara jalan wajib memenuhi hak korban kecelakaan lalu lintas tersebut.

2. Sebagai subjek hukum, penyelenggara jalan juga mempunyai hak dan kewajiban yang harus dipenuhi. Penyelenggara jalan dengan status jalan nasional merupakan tanggung jawab dari Pemerintah Pusat dengan pelaksana jalan yaitu Menteri Pekerjaan Umum, penyelenggara jalan dengan status jalan provinsi merupakan tanggung jawab Pemerintah Provinsi dengan pelaksana jalan Dinas Pekerjaan Umum Provinsi, penyelenggara jalan dengan status jalan kabupaten merupakan tanggung jawab Pemerintah Kabupaten dengan pelaksana jalan Dinas Pekerjaan Umum Kabupaten, penyelenggara jalan dengan status jalan kota merupakan tanggung jawab dari Pemerintah Kota dengan pelaksana jalan Dinas Pekerjaan Umum Kota, dan penyelenggara jalan dengan status jalan desa merupakan tanggung jawab Pemerintah Kabupaten dengan pelaksana jalan Dinas Pekerjaan Umum Kabupaten. Dengan demikian apabila terjadi suatu kecelakaan lalu lintas karena jalan rusak pada setiap ruas-ruas jalan merupakan tanggung jawab dari penyelenggara jalan berdasarkan status jalan yang telah disebutkan di atas. Tanggung jawab yang melekat pada penyelenggara jalan merupakan pertanggungjawaban *liability*, yang mana seseorang bertanggung jawab secara hukum atas perbuatan tertentu bahwa dia dapat dikenakan suatu sanksi dalam kasus perbuatannya bertentangan / berlawanan hukum. Berdasarkan uraian pasal 273 UULLAJ, maka tindak pidana materiil yang dilakukan oleh penyelenggara jalan tersebut merupakan tindak pidana pasif yang tidak murni, dalam tindak pidana tersebut unsur akibat menjadi sangat penting dalam hal penentuan untuk terwujudnya suatu tindak pidana yang dilakukan oleh penyelenggara jalan. Apabila karena hukum seorang wajib berbuat dan kemudian dia tidak berbuat yang menimbulkan akibat,

maka sebab dari akibat itu adalah terletak pada dimilikinya kewajiban hukum tersebut. Dengan demikian, maka kewajiban hukum yang dimiliki oleh penyelenggara jalan (pasal 24 UULLAJ) tersebut merupakan penyebab dari terjadinya kecelakaan lalu lintas di jalan.

4.2 Saran

1. Kepada Dewan Perwakilan Rakyat Republik Indonesia (DPR) yang mempunyai fungsi legislasi, agar pengaturan tentang pertanggungjawaban pidana penyelenggara jalan harus tetap dipertahankan keberlakuannya secara *primum remedium* (upaya yang utama). Selain itu pemberian sanksi administrasi juga diperlukan, karena perbuatan penyelenggara jalan yang tidak segera memperbaiki jalan yang rusak benar-benar membahayakan keselamatan serta merugikan kepentingan umum.
2. Perlu dilakukan revisi terhadap pasal 273 UULLAJ, karena pasal tersebut masih memiliki kelemahan. Hal ini karena delik yang diatur dalam pasal 273 UULLAJ adalah delik materiil, sehingga penyelenggara jalan tidak dapat dipertanggungjawabkan apabila tidak terjadi kecelakaan / ada korban. Seharusnya delik yang diatur dalam pasal tersebut adalah delik formil, agar pasal tersebut sekaligus menjadi rambu-rambu bagi penyelenggara jalan dalam penyelenggaraan jalan di Indonesia. Karena mengingat peranan jalan yang sangat penting dalam sistem transportasi darat di Indonesia.
3. Perlu dilakukan sosialisasi kembali terhadap pasal 24 dan pasal 273 UULLAJ, agar penyelenggara jalan lebih berhati-hati dalam melaksanakan penyelenggaraan jalan. Sehingga kerusakan jalan dapat berkurang.
4. Kepada aparat penegak hukum, agar penerapan pasal 273 UULLAJ harus dilakukan, agar tercipta kepastian hukum dalam lalu lintas dan angkutan jalan dan untuk memenuhi rasa keadilan.

DAFTAR PUSTAKA**Buku :**

- Abidin Zainal Farid. 2010, *Hukum Pidana 1*. Jakarta: Sinar Grafika.
- Agustina, Rosa. 2003, *Perbuatan Melawan Hukum*. Jakarta: Pasca Sarjana Fakultas Hukum Universitas Indonesia.
- Asikin, Zainal. 2012, *Pengantar Ilmu Hukum*. Jakarta: Raja Grafindo Persada.
- Atmasasmita, Romli. 1992, *Tindak Pidana, Teori dan Kapita Selekta Kriminologi*. Bandung: PT. Eresco.
- Chaerudin, & Syarief Fadillah. 2004, *Korban Kecelakaan dalam Prespektif Viktimologi & Hukum Pidana Islam*. Jakarta: Garhadika Press.
- Chazawi, Adami. 2011, *Pelajaran Hukum Pidana 2 Cet. Ke-5*. Jakarta: PT. Raja Grafindo Persada.
- Fuadi, Munir. 2009, *Teori Negara Hukum Modern*. Bandung: Refika Aditama.
- H., J. Nieuwenhuis. 1978, *Hoofdstukken Verbintenissenrecht, Terjemahan*. Surabaya: Universitas Airlangga.
- Huda, Chairul. 2006, *Dari Tiada Pidana Tanpa Kesalahan menuju Tiada Pertanggungjawaban Pidana Tanpa Kesalahan*. Jakarta: Kencana Grafika.
- Karjadi, M. 1975. *Dana Pertanggungjawaban Wajib Kecelakaan Penumpang dan Kecelakaan Lalu Lintas (Kewajiban dan Wewenang Polisionil)*. Bogor: Politeia.
- Luqman, Loebby. 1991, *Pertanggungjawaban Pidana bagi Korporasi dalam Tindak Pidana Lingkungan*. Jakarta: FH-Universitas Pancasila.
- M. Philipus Hadjon. 1992, *Pemerintahan Menurut Hukum*. Surabaya: Universitas Airlangga.
- Mahmud, Peter Marzuki. 2008, *Pengantar Ilmu Hukum*. Jakarta: Kencana Prenada Media.
- Mahmud, Peter Marzuki. 2014, *Penelitian Hukum Edisi Revisi*. Jakarta: Kencana.
- Marpaung, Leden. 1997, *Proses Tuntutan Ganti Kerugian dan Rehabilitasi Dalam Hukum Pidana*. Jakarta: Raja Grafindo.

- Miru, Ahmadi. 2011, *Prinsip-prinsip Perlindungan Hukum Bagi Konsumen di Indonesia*. Jakarta: PT. Raja Grafindo.
- Muladi & Djiwa Priyanto. 1991, *Pertanggungjawaban Korporasi dalam Hukum Pidana*. Bandung: Sekolah Tinggi Hukum.
- Muladi. 2005, *HAM dalam Perspektif Sistem Peradilan Pidana*. Bandung: Refika Aditama.
- Nawawi, Barda Arief. 1982, *Masalah Pemidanaan Sehubungan dengan Perkembangan Kriminalitas & Perkembangan Delik-delik Khusus dalam Masyarakat Modern*. Bandung: Bina Cipta.
- Nawawi, Barda Arief. 2011, *Perlindungan Hukum Pidana*. Jakarta: PT. Raja Grafindo Persada.
- Nawawi, Barda Arief. *Mediasi Penal: Penyelesaian Perkara Pidana Di Luar Pengadilan*. Jakarta: Raja Grafindo.
- Poerwadarminta, W. J. S.. 1953. *Kamus Umum Bahasa Indonesia*. Jakarta: Lembaga Penyelidikan Bahasa dan Kebudayaan Universitas Indonesia.
- R., Ridwan. 2006. *Hukum Administrasi Negara*. Jakarta: Raja Grafindo Persada.
- Raharjo, Satjipto. 2000. *Ilmu Hukum*. Bandung: PT. Citra Aditya Bakti.
- Setiono. 2004. *Rule Of Law (Supremasi Hukum)*. Surakarta: Magister Ilmu Hukum Pasca Sarjana Universitas Sebelas Maret.
- Soerjono, Soekanto. 1984. *Pengantar Penelitian Hukum*. Jakarta: UI Press.
- Soerjono, Soekanto. 1990. *Polisi dan Lalu Lintas*. Bandung: CV. Mandar Maju.
- Sofyan, Andi dan Abd. Asis. 2014, *Hukum Acara Pidana Suatu Pengantar*. Jakarta: Kencana.
- Sudarto. 1981, *Kapita Selekta Hukum Pidana*. Bandung: Alumni.
- Sukirman, Silvia. 1994, *Dasar-Dasar Perencanaan Geometrik Jalan*. Bandung: Nova.
- Sutadi, Marianna. 1992, *Tanggung Jawab Perdata dalam Kecelakaan Lalu Lintas*. Jakarta: Mahkamah Agung RI.
- Suparni, Niniek. 2007, *Eksistensi Pidana Denda dalam Sistem Pidana dan Pemidanaan*. Jakarta: Sinar Grafika.

- Suwardo dan Sugiharto. 2004. *Tingkat Kerataan Jalan Berdasarkan Alat Rolling Straight Edge Untuk Mengestimasi Kondisi Pelayanan Jalan (PSI dan RCI)*. Bandung: Simposium VII FSTPT Universitas Katolik Parahyangan Bandung.
- Taufiq, M. Anshari Siregar. 2020, *Skripsi Upaya yang Dapat Dilakukan oleh Korban/Pengguna Jalan untuk Meminta Pertanggungjawaban Pidana Penyelenggara Jalan Akibat Jalan Rusak*. Medan: Universitas Muhammadiyah Sumatera Utara.
- Tiffany, Hesti Putri. 2012, *Tesis Perlindungan Konsumen Pengguna Jalan Ditinjau dari Perspektif Undang-Undang Jalan yang Memiliki Hubungan Saling Melengkapi dengan Undang-Undang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan serta Undang-Undang Perlindungan Konsumen*. Jakarta: Universitas Indonesia.
- Waluyo Bambang. 2017, *Viktimologi Perlindungan Saksi dan Korban*. Jakarta: Sinar Grafika.
- Wurasti, Kinestren. 2007, *Skripsi Studi tentang Pelaksanaan Penggabungan Perkara Pidana dengan Gugatan Ganti Kerugian dalam Perkara Kecelakaan Lalu Lintas (Studi Kasus di Pengadilan Negeri Wonogiri)*. Surakarta: Universitas Sebelas Maret.

Peraturan Perundang-Undangan :

- Lampiran Peraturan Menteri Pekerjaan Umum Nomor 01/PRT/M/2012 tentang Pedoman Peran Masyarakat Dalam Penyelenggaraan Jalan.
- Pedoman Konstruksi dan Bangunan Nomor 008/BM/2009 Pedoman Umum Pengelolaan Lingkungan Hidup Bidang Jalan.
- Pedoman Umum Pengelolaan Lingkungan Hidup Bidang Jalan Nomor 08/BM/05 yang merupakan bagian dari Pedoman Pengelolaan Lingkungan Hidup Bidang Jalan.
- Peraturan Menteri Pekerjaan Umum Nomor 04/PRT/M/2012 tentang Tata Cara Pengawasan Jalan.

Peraturan Menteri Pekerjaan Umum Nomor 11/PRT/M/2010 tentang Tata Cara dan Persyaratan Layak Fungsi Jalan pasal 1 angka 6.

Peraturan Pemerintah Nomor 17 Tahun 1965 tentang Ketentuan-Ketentuan Pelaksanaan Dana Pertanggungjawaban Wajib Kecelakaan Penumpang.

Peraturan Pemerintah Nomor 18 Tahun 1965 tentang Ketentuan-Ketentuan Pelaksanaan Dana Kecelakaan Lalu Lintas Jalan.

Peraturan Pemerintah Nomor 43 Tahun 1993 tentang Prasarana dan Lalu Lintas Jalan.

Peraturan Pemerintah Nomor 44 Tahun 1993 tentang Kendaraan dan Pengemudi.

Undang-Undang Nomor 3 Tahun 2006 tentang Perlindungan Saksi dan Korban.

Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

Undang-Undang Nomor 31 Tahun 2014 tentang Perubahan atas Undang-Undang Nomor 13 Tahun 2006 tentang Perlindungan Saksi dan Korban.

Undang-Undang Nomor 33 Tahun 1964 tentang Dana Pertanggungjawaban Wajib Kecelakaan Penumpang dan Jalan.

Undang-Undang Nomor 38 Tahun 2004 tentang Jalan.

Internet :

Akses, Legal. “Gugatan Ganti Rugi Perdata”, <http://www.legalakses.com/gugatan-ganti-rugi-karena-pmh/> , diakses pada 28 September 2020 pukul 22.30 WIB

Helmi. 2020. “Pecah Ban Akibat Jalan Rusak di Tol Pengguna Jalan Dapat Ajukan Klaim”, <https://bisnisnews.id/detail/berita/pecah-ban-akibat-jalan-rusak-di--tol-konsumen-bisa-ajukan-klaim->, diakses pada 28 September 2020 pukul 23.14 WIB

<https://id.wikipedia.org/wiki/Hak>, diakses pada 26 April 2020 pukul 19.54 WIB

<https://id.wikipedia.org/wiki/Korban>, diakses pada 21 April 2020 pukul 19.39 WIB

https://id.wikipedia.org/wiki/Lalu_lintas, diakses pada 26 April 2020 pukul 20.21

WIB

<https://kbbi.kemdikbud.go.id/entri/pertanggungjawaban>, diakses pada 5 Mei 2020 pukul 20.47 WIB

<https://kbbi.web.id/jalan>, diakses pada 5 Mei 2020 pukul 19.24 WIB

- Indonesia, Strong. “Salah Pilih Konstruksi Jalan, Picu Kerusakan Parah”, <https://strong-indonesia.com/artikel/konstruksi-jalan/>, diakses pada 11 April 2020 18.23 WIB
- Jata, Tri Ayu Pramesti. 2016. “Cara Meminta Mediasi Di Tingkat Kepolisian”, <http://www.hukumonline.com/klinik/detail/lt574a375e41718/bisakah-meminta-polisi-memediasimasalah-hukum> , diakses pada 30 Oktober 2020 pukul 20.03 WIB
- Kurniawan, Dian. 2019. “Usia 15 Hingga 38 Tahun Rentan Kecelakaan Di Jalan Raya, Benarkah?”, <http://m.liputan6.com/otomotif/read/3920138/usia-15-hingga-38-tahun-rentan-kecelakaan-di-jalan-raja-benarkah>, diakses pada 3 Mei 2020 pukul 16.32 WIB
- Kris, Muhamad Mulyanto. “Membebaskan Pendidikan I”, <https://gagasan.id/membebaskan-pendidikan-i/> diakses pada 31 Oktober 2020 pukul 19.51 WIB
- Muslikh Zudhi. 2013. “Pertanggung Jawaban Penyelenggara Jalan”, situs web: <https://zudhizt.wordpress.com/2013/06/06/pertanggung-jawaban-penyelenggara-jalan/>, diakses pada 5 Mei 2020 pukul 19.50 WIB
- Putri, Yossie. 2019. “WHO: Indonesia Sumbang Kecelakaan Tertinggi di Dunia”, <https://beritajatim.com/postingan-anda/who-indonesia-sumbang-kecelakaan-tertinggi-di-dunia/>, diakses 2 Mei 2020 pukul 16.03 WIB
- Raharja, Jasa. “Sejarah”, <https://www.jasaraharja.co.id/tentang-kami/sejarah>, diakses pada 28 September 2020 pukul 23.00 WIB
- Sade, Arfandi. 2012. “Kecelakaan Lalu Lintas”, <http://arfandisade-as.blogspot.com/2012/08/kecelakaan-lalu-lintas.html?m=1>, diakses pada 27 April 2020 pukul 15.27 WIB
- Sumarsono, Agus. 2017. “Kerusakan Jalan”, <https://sipil.ft.uns.ac.id/web/?p=876>, diakses pada 13 Juli 2020 pukul 13.52 WIB
- Tyokronisilicius. 2011. “Teori Hans Kelsen Mengenai Pertanggungjawaban Hukum”, <https://tyokronisilicius.wordpress.com/2011/11/04/teori-hans-kelsen-mengenai-pertanggungjawaban-hukum/>, diakses pada 31 Oktober 2020 pukul 20.34 WIB

Wahyudi, Eko. 2020. "BPS Proyeksi Jumlah Penduduk Indonesia 319 Juta Jiwa pada 2045", <https://bisnis.tempo.co/read/1307583/bps-proyeksi-jumlah-penduduk-indonesia-319-juta-jiwa-pada-2045>, diakses pada 8 April 2020 pukul 18.06 WIB

Wijayanto. 2020. "Banyak Jalan Berlubang, Kemantapan Jalan di Jatim Belum Optimal", <https://radarsurabaya.jawapos.com/read/2020/03/02/181788/banyak-jalan-berlubang-kemantapan-jalan-di-jatim-belum-optimal>, diakses pada 11 April 2020 pukul 18.41 WIB

Jurnal :

Amirullah, "Korporasi Dalam Perspektif Subyek Hukum Pidana", (Jurnal Hukum dan Perundangan Islam, 2012), Vol. 9, No. 2.

Suyatna, "Pertanggungjawaban Pidana Penyelenggara Jalan Dalam Kecelakaan Lalu Lintas yang Mengakibatkan Orang Lain Meninggal Dunia", (Fairness and Justice Jurnal Ilmiah Ilmu Hukum, 2013), Vol. 9, No. 1.

Wayan, I Eka Artajaya. 2014. Skripsi: "Perlindungan Hukum Bagi Pengguna Jalan yang Mengalami Kecelakaan Lalu Lintas Diakibatkan Oleh Jalan yang Rusak", Yogyakarta: Universitas Atmajaya Yogyakarta. Situs web: <http://e-journal.uajy.ac.id/6014/2/HK110032.pdf>, diakses pada 10 Juli 2020 pukul 16.25 WIB

Widyawati Budiningsih dan Jefri Hardi, "Pertanggungjawaban pidana penyelenggara jalan terhadap korban akibat kerusakan jalan", (Jurnal hukum, 2010), Vol. XIX, No. 19.